

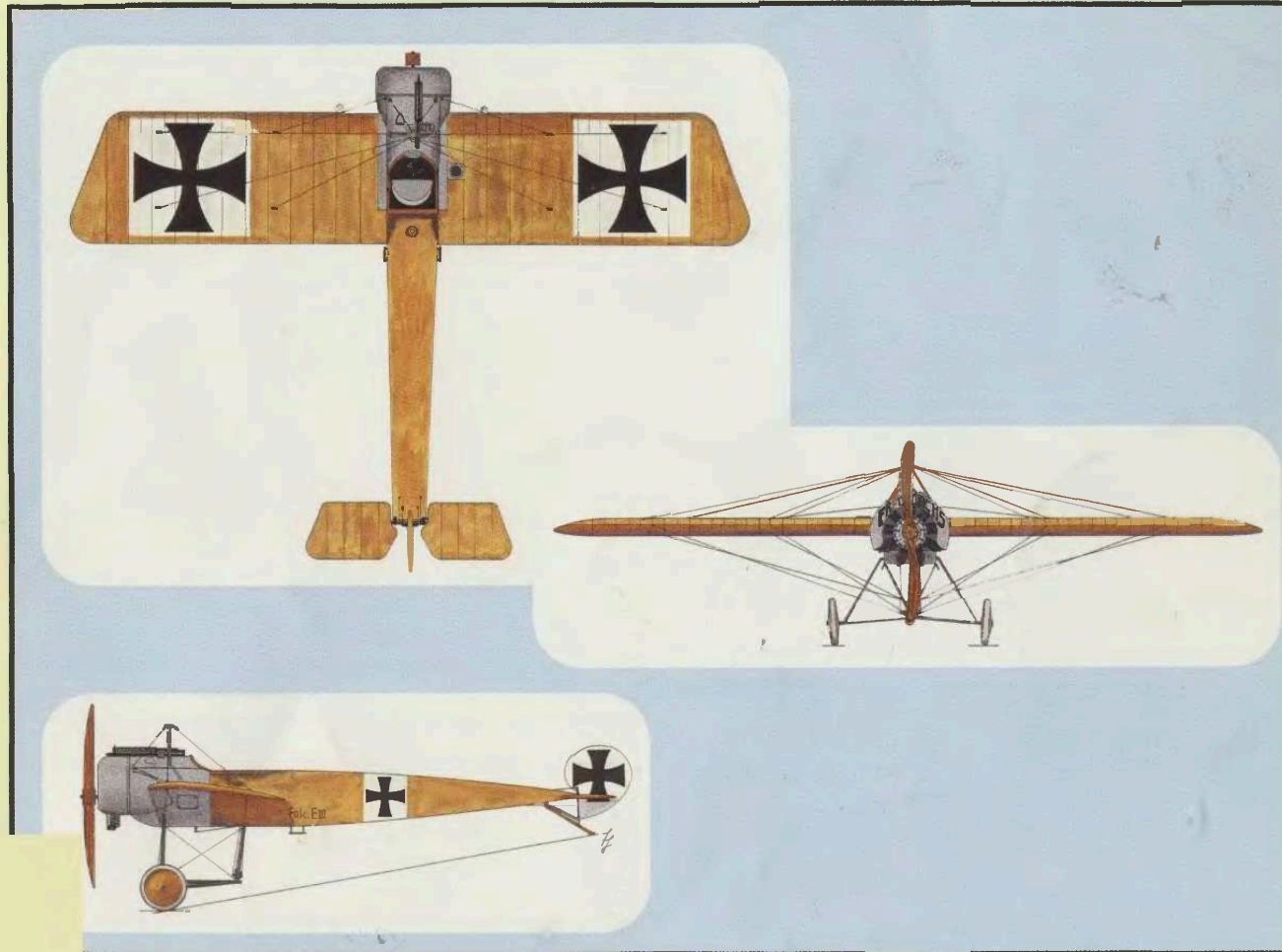
DIE FOKKER-FLUGZEUGWERKE IN SCHWERIN

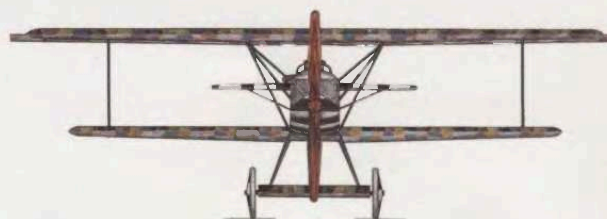
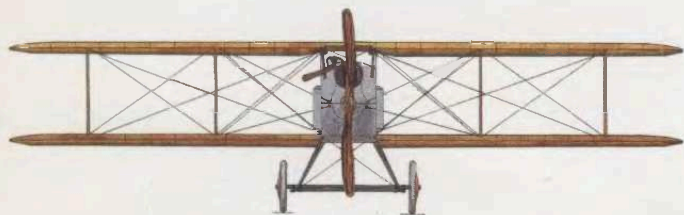
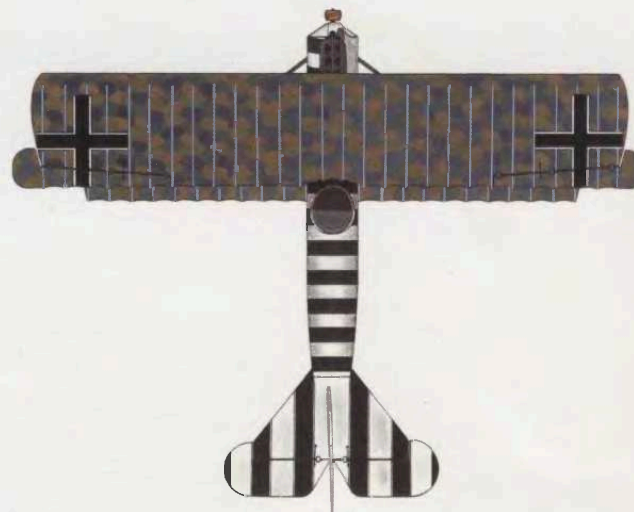
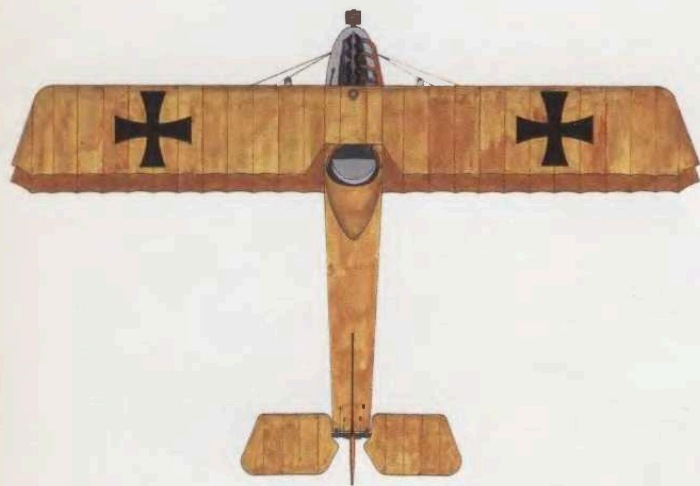
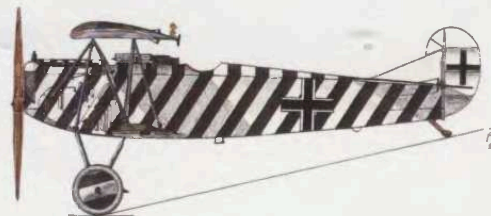
Geschichte - Produktion - Typen

V
E
R
L
A
G

R
E
I
N
H
A
R
D

T
H
O





Fokker D I 143/16 der Flieger-Abteilung 48.

Der in Güstrow geborene Lt. d. R. Ulrich Neckel flog diese schwarz-weiß gestreifte Fokker D VII bei der Jasta 6.

Dr. Volker Koos
Die Fokker-Flugzeugwerke in Schwerin
Geschichte - Produktion - Typen
Zeichnungen: Frank Grüschow, Rostock
1. Auflage - Schwerin 1993
ISBN 3-928820-21-4

Inhaltsverzeichnis

Die Vorgeschichte - A. H. G. Fokkers Weg nach Schwerin	5
Neuer Anfang in Schwerin-Görries	8
Fokker schafft das Jagdflugzeug	12
Ausbau der Fokker-Werke während des Krieges und Ende des Flugzeugbaus in Schwerin	18
Versuchsmuster und sonstige Fokker-Typen	21
Typenblätter	30
Skizze Flugplatz Schwerin-Görries	36
Quellen- und Literaturverzeichnis	37

Titelbild:

Fokker E III "Frechdachs", so getauft von Vizefeldwebel Hans Müller. Die Seriennummer der Maschine ist leider unbekannt.

Rücktitel:

Eine Fokker D VIII/E V im Standard-Sichtschutz-Anstrich.

Foto Seite 4

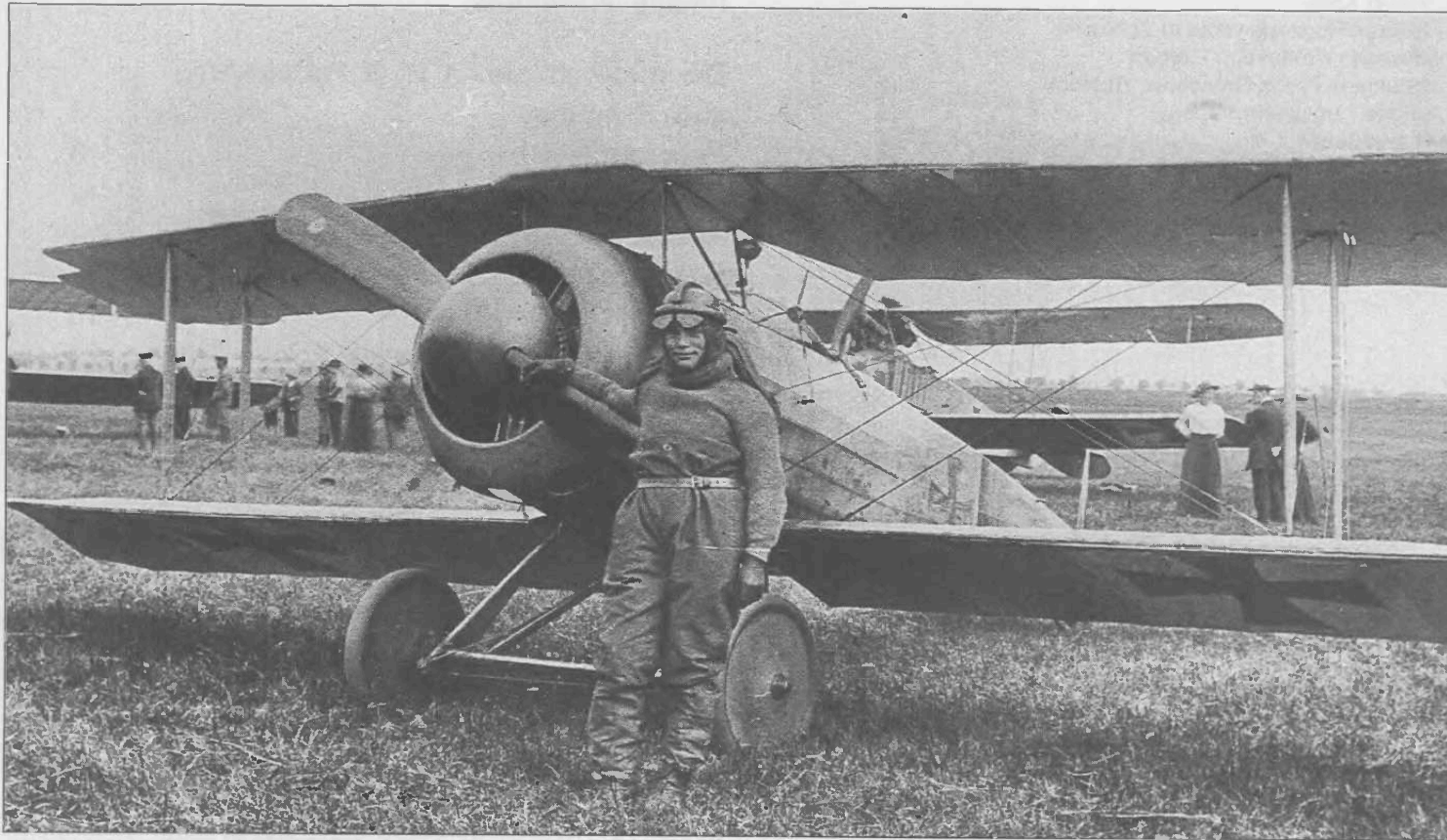
Die Fokker D V 275/16 der Flieger Ersatz Abteilung 5 in Hannover. Der Pilot ist Leutnant Brandenstein, der später in der Jagdstaffel 49 flog.

Alfetta

VERLAG REINHARD THON

Verlagsanschrift: Carl-Moltmann-Straße 40, 19059 Schwerin
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise,
verboten!

Druck: Goldschmidt Druck GmbH, Schwerin



Dr. Volker Koos

DIE GESCHICHTE DER EHEMALIGEN FOKKER-FLUGZEUGWERKE IN SCHWERIN

Während des ersten Weltkriegs existierte in Schwerin ein Flugzeugwerk, das insbesondere durch seine Jagdflugzeugkonstruktionen weltbekannt wurde. Inhaber und Gründer der Fabrik war der junge Holländer Anthony Herman Gerard Fokker, der das Unternehmen nach der deutschen Niederlage 1919 in seine Heimat verlegte und dort die heute noch existierende Firma gründete.

Da darüber heute in Deutschland relativ wenig bekannt ist, das Werk aber gerade für Mecklenburg-Vorpommern seinerzeit größere Bedeutung hatte, wollen wir hier kurz seine Entwicklung und die wichtigsten Produkte darstellen, wozu auch Angaben zum bewegten Leben A.H.G. Fokkers gehören, der einen Prototyp eines der Flugpioniere darstellte, die es später zu großen und weltbekannten Unternehmen brachten.

Die Vorgeschichte - A.H.G. Fokkers Weg nach Schwerin

Anthony Herman Gerard Fokker wurde am 6. April 1890 in Kediri auf Java als Sohn eines Plantagenbesitzers im damaligen Niederländisch-Indien geboren. Als er vier Jahre alt war, zogen seine Eltern in die Heimat zurück und ließen sich in Haarlem nieder. Dort besuchte Fokker die Schule, wo er weniger durch theoretischen Eifer und Fleiß als durch seine Streiche auffiel.

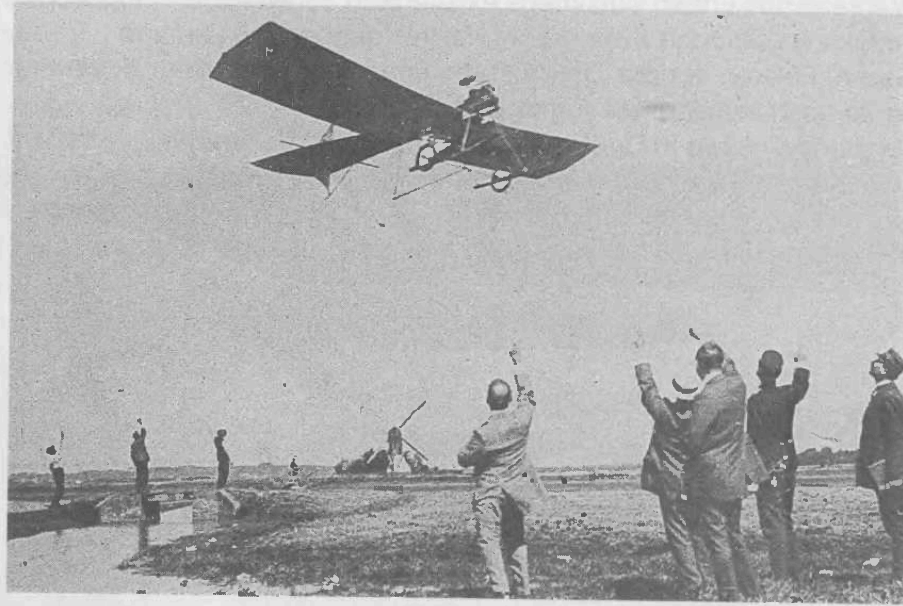
Bereits als Junge war er ein leidenschaftlicher Bastler und interessiert an den sich damals rasch entwickelnden technischen Disziplinen. Zusammen mit einem Schulfreund entwarf und baute er einen Automobilreifenersatz, den er auch patentieren lassen wollte, was aber an einem bereits erteilten ähnlichen Schutzrecht scheiterte. In der Schule hat er nicht immer das Klassenziel erreicht, da ihn der dort gebotene Stoff wenig interessierte. 1910 belegte Fokker einen Automobilkurs in Bingen am Rhein, der allerdings wenig Neues für ihn bot, so daß er ab Oktober einen Lehrgang zur Ausbildung im Bau und Fliegen von Flugmaschinen in Zahlbach bei Mainz begann. Nachdem sich die erste von den

Schülern gebaute Maschine als zu schwer erwiesen hatte und die zweite vom Fluglehrer Bruno Büchner bei den Startversuchen zu Kleinholz zerlegt worden war, machte sich Fokker an den Bau eines eigenen Flugzeugs. Das war die erste "Spinne", wie er diese frühen Konstruktionen nannte, die sich durch eine starke V-Form der Flächen, die eine gute Flugstabilität sicherte, auszeichneten. Oberleutnant von Daum, ein Mitschüler Fokkers, beteiligte sich finanziell am Unternehmen und nutzte den Weihnachtsurlaub des Holländers zu einem eigenen Startversuch, der mit Bruch endete, nachdem Fokker vorher einige kurze Hopsen gelungen waren. Die zweite Maschine, gebaut nach Fokkers Plänen in Nieder-Walluf am Rhein von der Bootsbau-Firma Goedecker, die damals auch mit dem Bau eigener Flugzeuge begann, wurde ebenfalls ein Opfer der "Flugkunst" Daums, der nun, nachdem ihn Fokker auszahlte, das Fliegen aufgab.

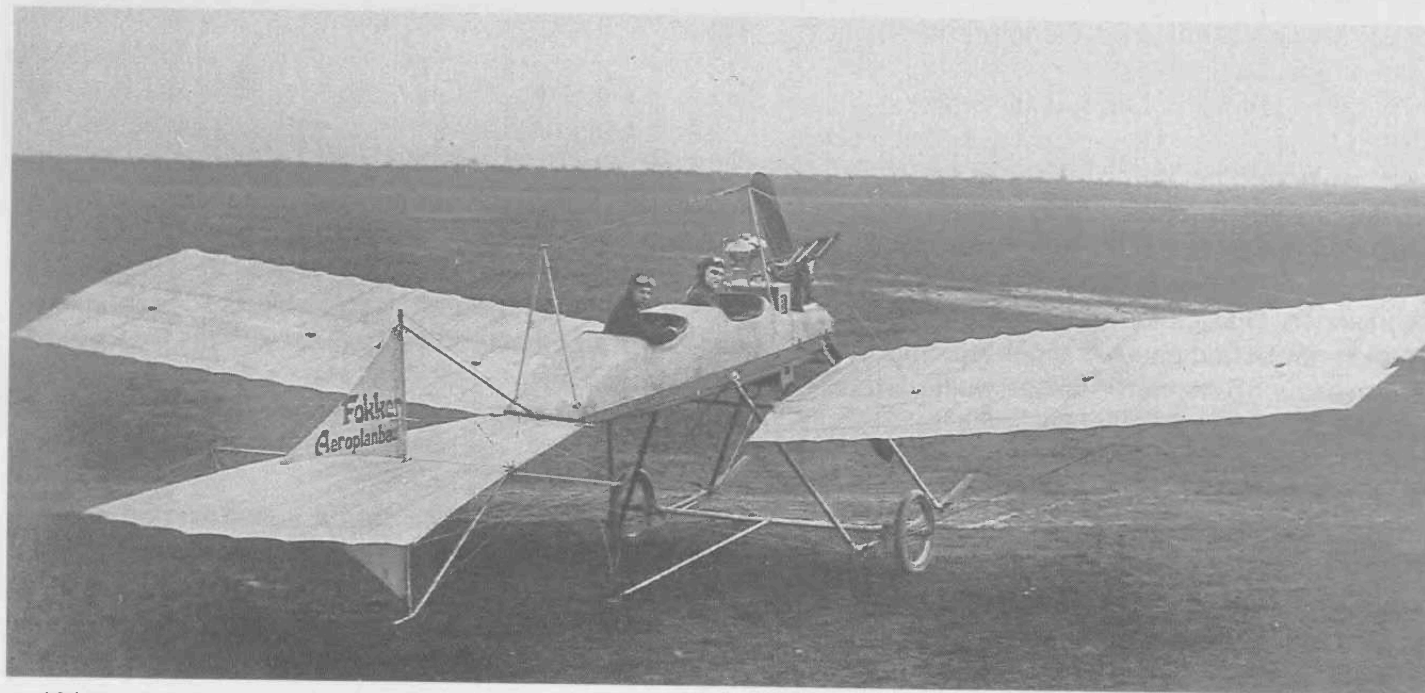
Vorher hatte dieser aber darauf selbst fliegen gelernt und am 16. Mai die Bedingungen für das Pilotenzeugnis erfüllt, das ihm am 7. Juni 1911 als 88. Flieger in Deutschland verliehen wurde. Interessant vielleicht in diesem Zusammenhang die Bedingungen, die an den

Erwerb des Zertifikats geknüpft waren. Um anerkannter Flugzeugführer zu werden, hatte der Kandidat im Beisein von Sportzeugen fünf Schleifen in Form einer Acht um zwei Markierungen am Boden zu fliegen und zweimal mit abgestelltem Motor innerhalb eines gegebenen Gebietes zu landen.

Um den heil gebliebenen 37 kW Argus-Motor baute Fokker eine erneut verbesserte Version seiner "Spinne", mit der er anlässlich des Geburtstags der holländischen Königin Wilhelmina im August 1911 in seiner Heimatstadt Haarlem einige viel umjubelte Flüge ausführte. Dieser Triumph des erst Einundzwanzigjährigen mag viel dazu beigetragen haben, daß



Fokker fliegt mit seiner dritten "Spinne" im August 1911 in seiner Heimatstadt Haarlem.



1912 gebaute "Spinne" mit Knüppelsteuerung als Schulflugzeug.

ihm sein Vater und andere Landsleute später oft finanziell beistanden. Das blieb noch lange nötig und erst mit den großen Gewinnen im Krieg konnte sich Fokker schuldenfrei machen.

Vorerst mußte er aber erst selbständig werden. Nach etwa einem Jahr als Fluglehrer bei Jacob Goedecker zog er aus der Provinz ins "Mekka" der deutschen Fliegerei und gründete in einem gemieteten Schuppen am sogenannten "Neuen Startplatz" in Johannisthal bei Berlin seine eigene Firma. Die Handelsregistereintragung erfolgte zunächst am 22. Februar 1912 als "Fokker Aviatik GmbH". Der wirklich gebrauchte Firmenname war dann aber "A.H.G. Fokker Aeroplanbau" und ein Jahr später "Fokker Aeroplanbau mbH". Wirtschaftlicher Erfolg stellte sich damit noch nicht ein. Bekannt wurde Fokker aber doch durch seine Flüge, die er unermüdlich ausführte und die durch die Tatsache, daß seine "Spinne" ohne Verwindung der Flügel eigenstabil flog, besondere Aufmerksamkeit erregten.

Am 25. Mai 1912 kam Fokker mit dem Schrecken davon, als ihm in 800 m Höhe ein Spanndraht am Flügel riß und er notlanden mußte. Dies geschah während einer der damals in Johannisthal abgehaltenen Flugwochen und kostete den mitfliegenden Passagier das Leben. Neben der Ausbildung von einigen wenigen Piloten versuchte der junge Unternehmer auch Heeresaufträge zu erhalten und an Konstruktionswettbewerben teilzunehmen. Die ersten Bemühungen dieser Art schlugen allerdings fehl. Der Versuch, einen Auftrag der russischen Regierung zu bekommen, scheiterte im August, da es Fokker an den nötigen Summen fehlte, um die maßgebenden Beamten zu schmieren. Dafür bekam er eine attraktive Schülerin, Ljuba Galanschikowa, die in Johannisthal sehr bekannt wurde und auf dem Fokker-Eindecker mit 2200 Metern einen Damen-Höhenrekord aufstellte. Die Ausschreibung von 100 000 Francs für einen Wettbewerb für Wasserflugzeuge in Monaco veranlaßte Fokker zur Konstruktion seiner ersten Seemaschine, dem Flugboot W 1. Es war aber kein Erfolg und machte schon



Fokker M 1 "Spinne" im Einsatz als Schulflugzeug in Schwerin. Fluglehrer und Schüler saßen in einer bootsartigen Karosserie aus Aluminiumblech.

beim ersten Probeflug Bruch, so daß es zum Wettbewerb nicht rechtzeitig fertiggestellt und erprobt werden konnte. 1913 kamen die ersten Aufträge in die Firma, die von jetzt an langsam wirtschaftlich erstarbte. Es begann mit der Bestellung von zwei Eindeckern durch die Heeresverwaltung, die ab Juli ausgeliefert wurden. Auch die Ausbildung von Flugschülern auf Kosten der 1912 gegründeten National-Flugspende zahlte sich aus. Im April 1913 waren acht Offiziere und drei Zivilisten als Schüler eingetragen. Die beiden Holländer Fritz Cremer und Bernard de Waal wirkten als Fluglehrer. Den ersten großen Militärauftrag erhielt Fokker im Juli 1913, als er einen Wettbewerb für ein schnell demontierbares Flugzeug gewann, das mit allen Zubehöerteilen und Materialien auf einem Lastwagen transportiert werden konnte. Von diesem Typ M 2 bestellte die preußische Heeresverwaltung insgesamt 10 Stück und vier der speziell dafür bei Daimler entwickelten Transporter für insgesamt rund 300 000 Mark.

Die so begonnene Zusammenarbeit des Unternehmens mit dem Militär wurde immer enger. Wegen der Konzentration fast aller bedeutenden deutschen Flugzeughersteller in Johannisthal regte die Militärführung eine Verteilung der Firmen im Reichsgebiet an. So trug man an Fokker die Idee heran, seine Fliegerschule und den Betrieb nach Schwerin, der Hauptstadt Mecklenburgs, zu verlegen. Das Angebot war für den Holländer verlockend, da die jährliche Ausbildung von 30 Militärpiloten zugesagt wurde und auch die Schweriner Stadtverwaltung eine großzügige Finanzierung des Baus der Werksanlagen versprach. Fokker hatte nur 10 Prozent der Kosten zu tragen und erhielt die Option, das Werk später zu erwerben.

Neuer Anfang in Schwerin-Görries

Im April 1912 war in Schwerin die "Mecklenburgische Flugplatz-Gesellschaft Görries-Schwerin mbH" mit 160 500 Mark Stammkapital von 101 Gesellschaftern, davon 72 aus Schwerin, gegründet worden. Nachdem am 15. des Monats der Johannisthaler Flugplatzdirektor Major von Tschudi nach einer Besichtigung das Gelände bei Görries als "in geradezu ausgezeichnete Weise" für einen Flugplatz als geeignet empfahl, kaufte die Stadt wenige Tage später die etwa 53 Hektar große Fläche nördlich der von Görries nach Klein-Rogahn führenden Chaussee. Hauptgesellschafter waren die Landeshauptstadt Schwerin mit einer Stammeinlage von 25 000 Mark und zwei örtliche Banken mit je 15 000 Mark. Weiter genehmigte

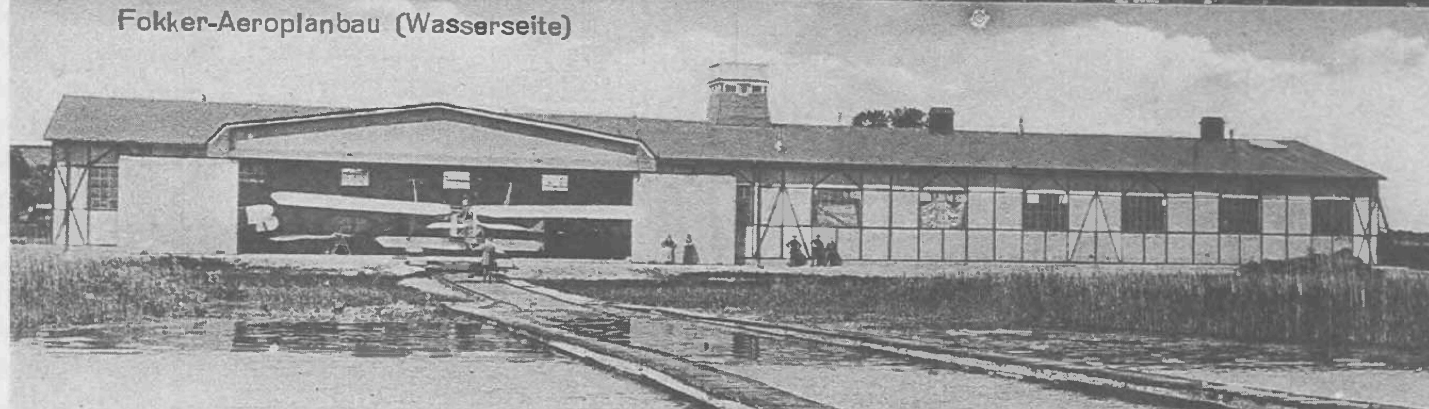
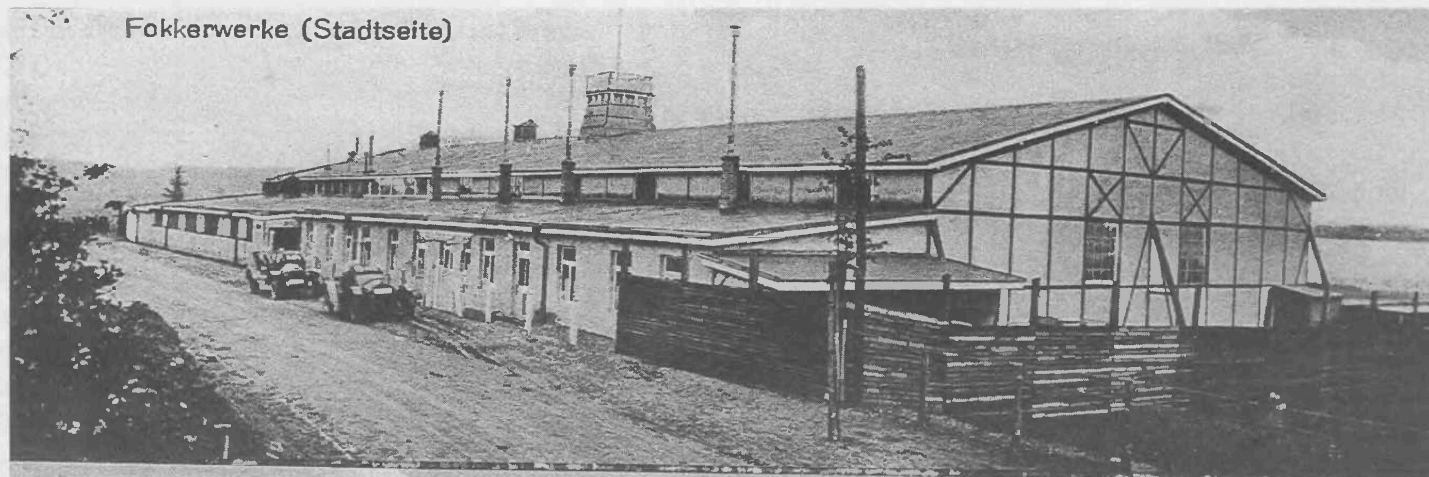


A. H. G. Fokker war 23 Jahre alt, als er sein Werk in Schwerin gründete.

die Landesregierung eine vierjährige Lotterie mit jährlich 7 000 Mark Gewinn zur Finanzierung des Platzes und das Preußische Kriegsministerium gewährte drei Jahre lang je 6 000 Mark Subvention. In der Handelsregistereintragung werden als Zweck des Unternehmens genannt: "Die Einrichtung eines Flug- und Sportplatzes von Motorluftschiffen und Flugzeugen; die Förderung der Flugzeugindustrie; die Einrichtung einer Rennbahn zur Abhaltung von Veranstaltungen aller Art und Ausstellung." Nach fehlgeschlagenen Verhandlungen mit mehreren Firmen kam es Ende März 1913 zu einem

Vertrag mit der A.H.G. Fokker Aeroplanbau, in dem sich diese verpflichtete, in Görries eine Fliegerschule zu betreiben. Der von der Flugplatzgesellschaft errichtete Fliegerschuppen wurde Fokker zur Miete überlassen. Er hatte 5 bzw. 6% des Ausbildungshonorars für jeden Schüler an die Gesellschaft zu zahlen. Die offizielle Eröffnung der Fliegerschule nach der Verlegung von Johannisthal Mitte Mai erfolgte am 1. Juni 1913 mit 12 Offizieren als Schülern. Die Gesamtanlage erfuhr ihre Einweihung als "Landesflugplatz" am 22. Juni, wozu zahlreiche Schau- und Wettflüge gehörten.

Dadurch wurde auch das erste mecklenburgische Flugzeug vom Platz verdrängt. Es war von Ingenieur Dibbern, dem Inhaber einer kleinen Maschinenfabrik in der Schweriner Friedrich-Franz-Straße, gebaut und ab Anfang 1913 in Görries erprobt worden. Dibbern setzte seine Versuche dann in Crivitz fort. Leider ist ein Foto dieser Maschine bisher nicht bekannt.



Die erste Halle des Fokker Aeroplanbaus von der Straße und vom Schweriner See aus gesehen (1914).

Nachdem die Heeresverwaltung Fokker auch die Verlegung des Fabrikationsbetriebes nach Schwerin empfohlen hatte, schloß dieser am 17. Juli 1913 einen Vertrag mit der Flugplatz-Gesellschaft, die das Fabrikgebäude auf dem von Fokker ausgesuchten Gelände am Schweriner See in der Nähe des Jüdischen Friedhofs errichtete. Die Halle mit angebauten Büroräumen mit der Adresse Hintenhof 43 (heute Bornhövedstraße 101) hatte eine Grundfläche von 40 mal 17 Metern. Fokker erhielt das Vorkaufsrecht und mußte neben der Miete für jedes dort hergestellte Flugzeug eine Abgabe entrichten. Die Zahl der Beschäftigten betrug anfangs 60 Personen. Der

Umzug nach Schwerin erfolgte gegen Ende 1913. Neben dem Bau der im Schulbetrieb eingesetzten "Spinne" lief in Schwerin auch die Produktion des von Fokker für Kunstflüge benutzten Eindeckers M 5 an, der aus dem französischen Morane-Eindecker abgeleitet war. Mit diesem Typ machte der Holländer seine in Deutschland bisher nur durch die sensationellen Flüge des Franzosen Alphonse Pegoud im Oktober 1913 bekannten Loopings, die ihm den Ruf eines besonders unerschrockenen und kühnen Piloten einbrachten. Fokker hatte sich für diese Flüge von Januar bis März 1914 sogar wieder einen Schuppen in Johannisthal gemietet.



Die Tribüne auf dem Flugplatz Görries und die Flugzeugschuppen der Fliegerschule Fokker (1914).

Bestellungen kamen sowohl von in Schwerin ausgebildeten Privatpiloten, d. h. Zivilisten, die auf eigene Rechnung oder mit Mitteln der Nationalflugspende schulten, als auch von der Heeresverwaltung, die erneut 12 Maschinen bei Fokker orderte.

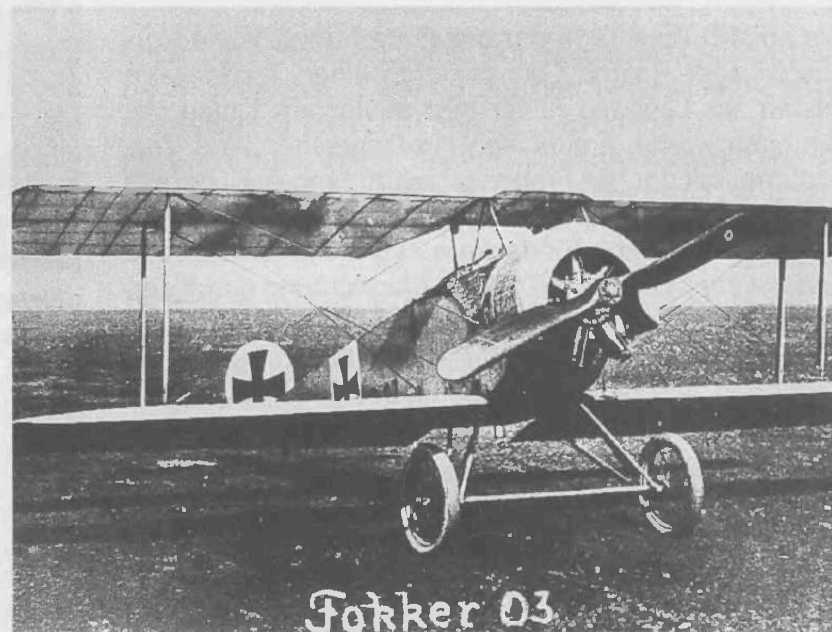
Der eigentliche wirtschaftliche Aufschwung der Fokkerwerke begann jedoch erst mit dem Kriegsbeginn im August 1914. Augenblicklich erschienen beinahe täglich Offiziere des Heeres und der Marine, um alle vorhandenen Flugzeuge und Motoren zu kaufen bzw. neue in Auftrag zu geben. Am Anfang waren das die bekannten Eindecker, die unter der Gattungsbezeichnung A als

einsitzige Beobachtungsflugzeuge an der Front bzw. Schul- und Übungsflugzeuge in der Heimat Verwendung fanden. Auch daraus abgeleitete leichte zweisitzige Doppeldecker, sogenannte B-Flugzeuge, wurden geliefert. Der Betrieb in der Flugschule mußte erweitert werden und als erster Lehrgang trafen bereits wenige Tage nach Kriegsbeginn 30 Offiziere als Schüler ein. Fokker war in der Lage, bald das ihm von holländischen Finanziers vorgeschossene Kapital zurückzuzahlen, womit besonders sein Vater wohl nie gerechnet hatte. Auch die Donau-Monarchie gehörte von Anfang an zu den Kunden Fokkers. Der österreichische Verbindungs-

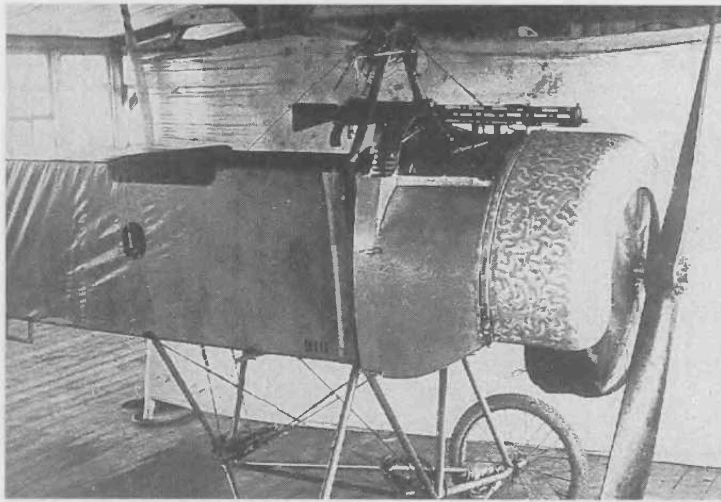
offizier Oberleutnant Lustig bestellte als erstes 12 Doppeldecker, die aus dem Prototyp M 7 unter der Werksbezeichnung M 10 entstanden und in Österreich als B I bezeichnet wurden. Es erwies sich bald als notwendig, weitere Arbeitskräfte einzustellen und das Werk zu vergrößern. Fokker tat dies zuerst auf die einfachste Art, indem er lediglich einfache Holzbaracken billig kaufte und für seine Zwecke einrichtete. Das Schweriner Werk bestand am Ende des Krieges mehr oder weniger aus solchen leichten Baracken und anderen Hilfsbauten. Die mehr handwerklichen Produktionsmethoden des Betriebes verhinderten allerdings größere Produktionszahlen und so blieb der Anteil der Fokker-Maschinen an den eingesetzten A- und B-Mustern gering. Die erhalten gebliebenen Listen des Frontbestands an Flugzeugen weisen im Februar bzw. April 1915 maximal je 29 Fokker-Flugzeuge der A- und B-Kategorie aus, verglichen mit 444 und 637 Maschinen insgesamt. Die großen Firmen, wie Albatros und die Luftverkehrsgesellschaft (LVG) hatten dank ihrer besseren Produktionsbedingungen und Ausrüstung weitaus größeren Anteil an diesem Geschäft und blieben auch bis zum Kriegsende Lieferer der dann in tausenden Exemplaren als Schulflugzeuge gebauten B-Muster, während Fokker sich im Laufe des Krieges auf die Entwicklung von Jagdflugzeugen spezialisierte. Dies begann im Frühsommer 1915. Beim Ausbruch des Krieges am 2. August 1914 waren die Flugzeuge unbewaffnet. Manche Piloten oder Beobachter in den zweisitzigen Maschinen nahmen Pistolen oder Karabiner zu den Flügen mit und versuchten, damit gegnerische Flugzeuge zu treffen, was aber selten gelang.



Ein Aufklärer Fokker A 210/14 in La Fere.



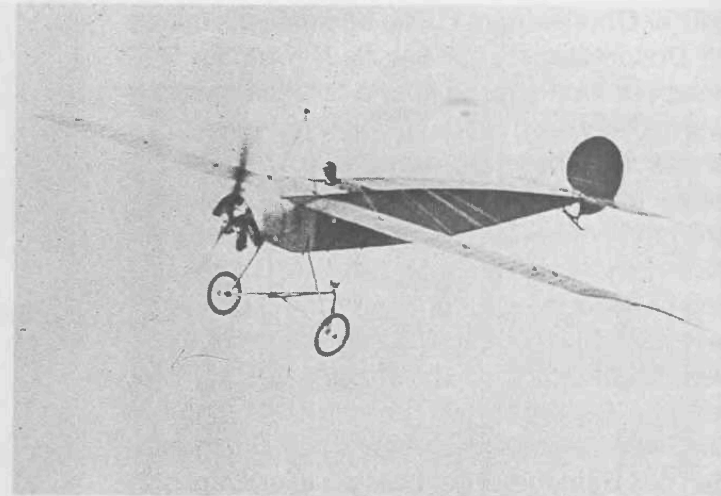
Die M 17 flog in Österreich-Ungarn unter der Bezeichnung B III als Jagdflugzeug. Hier die 03.67.



Die Fokker M 5 K (Werknummer 211 ausgerüstet mit einem Parabellum LMG 14 war der Prototyp der E I.

Fokker schafft das Jagdflugzeug

Als am 18. April 1915 der bekannte französische Vorkriegsflieger Roland Garros durch einen Treffer vom Boden zur Landung hinter den deutschen Linien gezwungen wurde, entdeckten die Deutschen eine Vorrichtung, mit der der Franzose seit Anfang April bereits drei deutsche Flugzeuge abgeschossen hatte. Auf dem Rumpf des Morane-Eindeckers Typ L war ein Maschinengewehr montiert, mit dem in Flugrichtung durch den rotierenden Propeller geschossen werden konnte. Damit die Kupfermantelgeschosse die Luftschraube nicht zerfetzten, war diese mit Ablenkbeschlägen aus Stahl versehen. Die Kenntnis dieses einfachen Verfahrens nutzte Fokker, um zusammen mit seinen Mitarbeitern Heinrich Lübbe und Fritz Heber eine mechanische MG-Synchronisation zu schaffen. Angetrieben vom Motor verhinderte sie das Auslösen von Schüssen, wenn der Propeller die MG-Mündung passierte. So wurde durch das Anbringen eines Maschinengewehrs und der sogenannten Gestängesteuerung aus der unbewaffneten

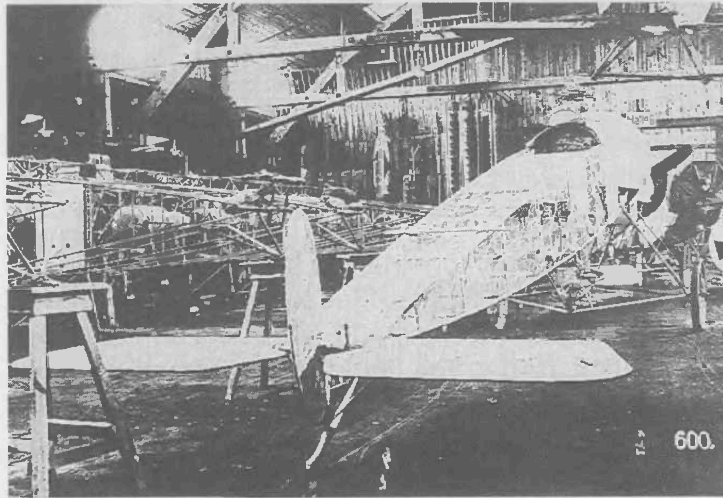


Dieses Flugbild einer Fokker M 5 L zeigt, wie filigran diese leichten verspannten Eindecker gebaut waren.

Fokker M 5 K (A III) eine gefährliche Waffe, das Jagdflugzeug.

Einen Monat nach der Gefangennahme von Garros konnte Fokker seine Erfindung bei der für Entwicklungsfragen zuständigen Verkehrstechnischen Prüfungs-Kommission des Heeres vor Offizieren und technischen Sachverständigen auf dem Versuchsplatz in Döberitz vorführen. Er bekam daraufhin den ersten Bauauftrag über 85 Maschinen und flog persönlich zwei Versuchsmuster an der Front vor, wo bald die ersten Piloten "auf die Jagd gingen". Die erste Überraschung der gegnerischen Flieger ausnutzend, konnten sie bald Abschüsse melden. Leutnant Kurt Wintgens war bereits im Juli erfolgreich, bald gefolgt von Oswald Boelcke, Max Immelmann und anderen. Die Luftüberlegenheit der Deutschen führte zur Jahreswende 1915/16 dazu, daß man im britischen Parlament von den eigenen Piloten als "Fokker-fodder" (Fokker-Futter) sprach. Doch mit dem Auftauchen leichter beweglicher Doppeldecker mit Druckschrauben und freiem Schußfeld und auch mit MG-Synchronisation auf alliierter Seite ab Anfang 1916

kam das "Aus" für die Fokker-Eindecker, die ja noch auf eine Vorkriegskonstruktion zurückgingen. Fokker hatte vier Modelle produziert. Die E I mit einem 59 kW Rotationsmotor war im Prinzip eine mit Maschinengewehr versehene M 5 K. Die Werkbezeichnung M 14 trugen die Versionen E II und E III, die einige Verbesserungen für ihre Rolle als Jagdflugzeuge erhalten hatten, deren wichtigste der Motor Oberursel U I mit 74 kW Leistung war. Die höchsten Stückzahlen erreichte davon die E III, die sich hauptsächlich durch eine vergrößerte Tankanlage von der E II unterschied. Als letzte Variante erschien im Oktober 1915 die E IV (M 15) mit 118 kW Oberursel U III und zwei bis drei Maschinengewehren an



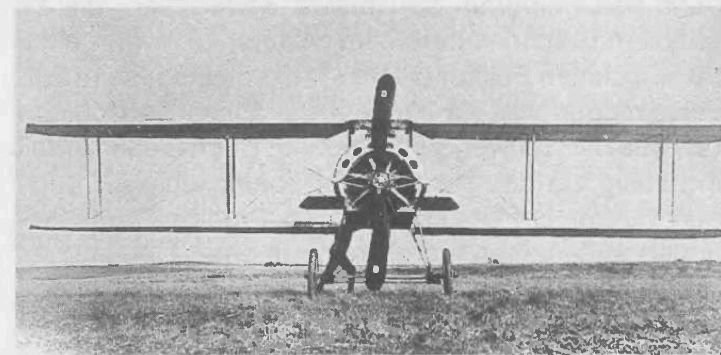
Die Fokker E III 358/16 wurde versuchsweise mit durchsichtiger Cellon-Bespannung erprobt.

der Front. Sie war aber technisch schon nicht mehr den aufkommenden neuen alliierten Maschinen gewachsen, so daß davon nur 68 bestellt wurden. Ende April 1916 war mit 173 Maschinen aller Versionen, davon allein 110 E III, die höchste Anzahl der Fokker-Eindecker im Einsatz, von denen insgesamt 415 gebaut wurden, die außer an die deutschen Streitkräfte auch in kleinerer Anzahl nach Österreich-Ungarn, in die Türkei und an Bulgarien geliefert wurden.



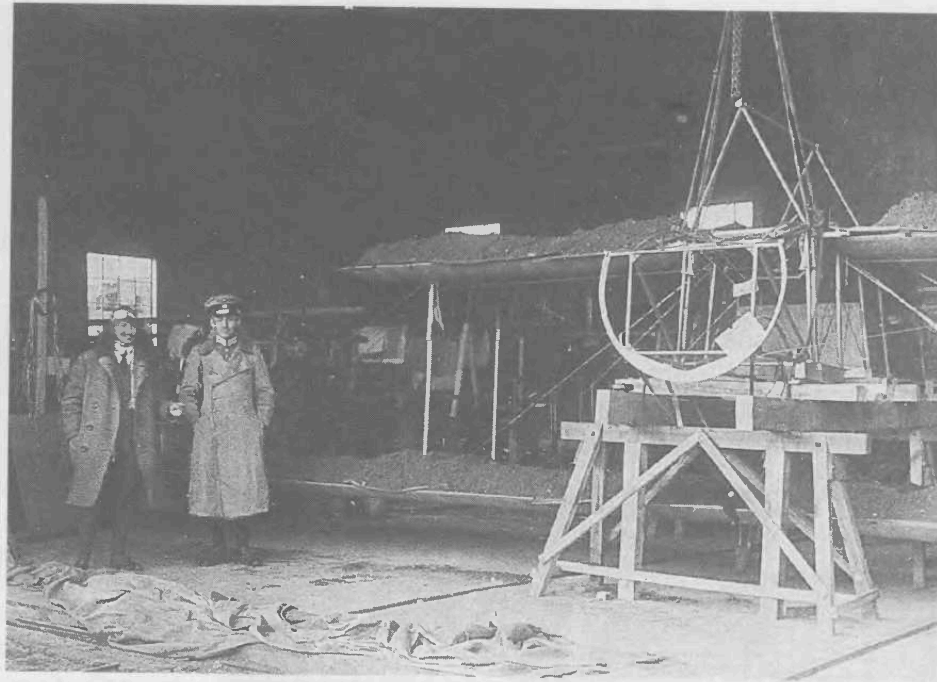
Die Fokker D II während der Typenprüfung in Berlin-Adlershof. Vor der Maschine der Versuchspilot Ernst Wendler.

Die schnelleren und beweglicheren Doppeldecker verdrängten ab Mitte 1916 die Eindecker aus dem Einsatz, so daß diese in die Jagdfliegerschulen und Heimatschutzstaffeln überwiesen wurden. Der Gattungsbuchstabe der einsitzigen Doppeldecker-Jagdflugzeuge in Deutschland war "D". Fokker brachte Mitte 1916 die Muster D I bis D IV heraus, wovon die D I und D IV mit wassergekühlten Daimler Mercedes Motoren von 88 bzw. 118 kW ausgerüstet waren, während die D II und D



Diese Frontansicht der Fokker D III zeigt sechs zusätzliche Öffnungen für Kühlluft in der Motorverkleidung.

A. H.G. Fokker (links) mit einem Offizier der Bauaufsicht bei der Belastungsprobe eines Doppeldeckers mit Sand.



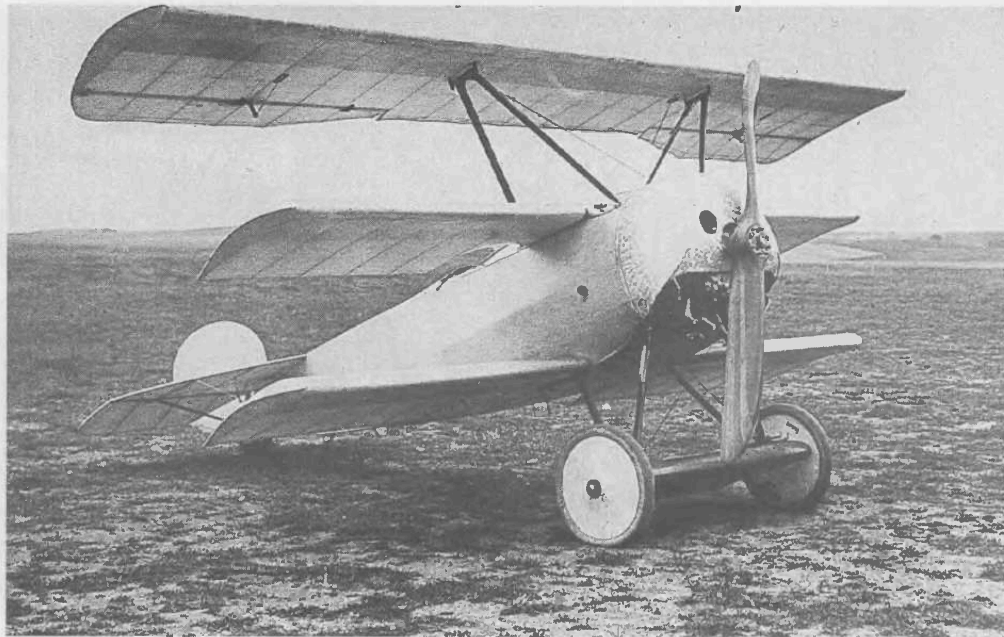
III, die bereits in den Eindeckern verwendeten Umlaufmotoren der Firma Oberursel von 74 bzw. 118 kW hatten. Die Leistungen dieser Fokker D-Flugzeuge waren jedoch geringer als die etwas später zum Einsatz kommenden Maschinen der Firma Albatros, so daß sie bald von der Front abgezogen wurden. Einen weiteren Grund dafür lieferten strukturelle Schwächen, die zu gehäuften Brüchen führten. Im Oktober 1916 waren mit 129 Maschinen Fokker D I und D III von insgesamt 265 D-Flugzeugen fast 49 Prozent der Einsatzmaschinen noch aus der Schweriner Fertigung. Doch dieser Anteil ging stetig zurück, bis ein Jahr später lediglich noch neun Fokker D-Flugzeuge in den Frontbestandsmeldungen auftauchten, verglichen mit einer Gesamtzahl von 1224, wovon allein 1045 von Albatros waren. Die Fokker-Werke erhielten von der Inspektion der Fliegertruppen (Idflieg) den Auftrag zum Lizenzbau des Aufklärungsdoppeldeckers C IV der AEG, da diese ähnlich wie die firmeneigenen Maschinen eine ge-

schweißte Stahlrohrkonstruktion besaßen und man die wenig verlässlichen Fokker-Flugzeuge als nicht für den Fronteinsatz geeignet empfand. Die Lizenzaufträge über je 200 Stück wurden von der Idflieg im Januar und Juni 1917 erteilt. Eine Änderung dieser für den agilen und selbstbewußten Fokker schwer ertragbaren Situation kam erst mit dem Auftauchen des englischen Sopwith-Jagddreideckers an der Westfront im Februar 1917. Die deutschen Jagdfliegerasse, wie Manfred von Richthofen u. a., verlangten eine gleichwertige Maschine. Die Idflieg forderte deshalb ab Juli die deutschen Hersteller zur Entwicklung von Dreideckern auf.

Auch bei Fokker entstanden die ersten Entwürfe im Juli 1917. Der Prototyp war ursprünglich als Doppeldecker mit einem Umlaufmotor Oberursel U II geplant und sollte als Vorführmaschine nach Österreich-Ungarn gehen, wo Fokker Beteiligungen an der Ungarischen Allgemeinen Maschinenfabrik (MAG) in Budapest erworben hatte, die seine Maschinen in Lizenz bauen wollte. Dieses

Flugzeug (Werksbezeichnung D VI, Werknummer 1661) und die folgende D VI (Werknummer 1697) stellten die Versuchsmuster dar, gefolgt von zwei Maschinen mit der Werksbezeichnung V IV (Werknummer 1729 und 1730), die unter der militärischen Gattungsbezeichnung F I mit den Bestellnummern 102/17 und 103/17 Ende August 1917 zur Fronterprobung zum Jagdgeschwader 1 kamen und dort von Werner Voss, Manfred von Richthofen und anderen führenden Jagdfliegern geflogen und hoch gelobt wurden. Richthofen errang am 7. September auf der F I 102/17 seinen 60. Luftsieg.

Den ersten Serienbauauftrag auf 20 Maschinen hatte Fokker am 14. Juli erhalten. Ende Oktober, es waren erst 17 Fokker Dr I (so lautete die neue Gattungsbezeichnung des Jagddreideckers) im Fronteinsatz, brachen die Oberflügel von zwei Maschinen in der Luft auseinander. Das führte zum sofortigen Flugverbot für das Muster und zu einer gründlichen Untersuchung der Unfallursache. Mangelhafter Feuchtigkeitsschutz hatte zum Aufweichen und Versagen der hölzernen Flügelstruktur geführt. Fokker mußte Ersatztragflächen mit besserer Isolierung und Verstärkungen liefern, nachdem ein Testflügel in Adlershof geprüft worden war. Ende November erfolgte die erneute Einsatz-Freigabe der Dr I. Insgesamt wurden aber nur 320 Stück gebaut, die lediglich etwa 8 Prozent des Frontbestands an Jagdflugzeugen auf deutscher Seite darstellten. Diese Zahl scheint gering, verglichen mit dem hohen, propagandistisch aufgebauchten, Bekanntheitsgrad, den der Fokker-Dreidecker damals in Deutschland hatte. Dies meist im Zusammen-



Das erste Versuchsmuster eines Fokker-Dreideckers trug die Werksbezeichnung D VI und die Werknummer 1661. Später wurde dieses Flugzeug oft als V 3 bezeichnet.

hang mit dem "Roten Baron" Manfred von Richthofen, der auf seinem roten Dreidecker einen Teil seiner insgesamt 80 Abschüsse erzielte, die ihn zum erfolgreichsten Jagdflieger des ersten Weltkriegs machten. Um möglichst die besten Nachfolger für die Albatros D V/D Va und die Fokker Dr I zu finden, die Ende 1917 beinahe drei Viertel des Frontbestandes an Jagdflugzeugen stellten und deren leistungsmäßige Übertreibung durch die gegnerischen Flugzeuge nur eine Frage der Zeit sein konnte, veranstaltete die Idflieg ab Januar 1918 drei Wettbewerbe für D-Flugzeuge. Alle auf diesem Gebiet arbeitenden Firmen waren aufgerufen, ihre Prototypen zum Vergleich zu stellen. Fokker trat mit mehreren Versuchsmustern zum ersten Wettbewerb im Januar 1918 in Adlershof an. Die beiden Doppeldecker V 11 und V 18 mit Daimler Mercedes D III Motor stellten die Prototypen des nach den Versuchen bestellten Serienmusters D VII dar. Um die große erforderliche Anzahl an



Vizefeldwebel Willi Hippert, der acht Luftsiege errang, vor seiner schachbrettartig bemalten Fokker D VII (Werknummer 2392), die auf dem Oberflügel den Namen "Mimmi" trug

Maschinen zu bekommen, vergab die Heeresverwaltung Lizenzaufträge an die Albatros-Werke Johannisthal und deren Zweigwerk Ostdeutsche Albatros Werke (O.A.W.) in Schneidemühl. Diese hatten eine Lizenzgebühr von 5% des Verkaufspreises an Fokker zu entrichten. Die genaue Produktionszahl dieses erfolgreichsten Fokker-Jagdflugzeugs ist heute nicht mehr genau feststellbar, da einige Prototypen aus der Serie genommen wurden bzw. Versuchsmuster auf Serienstandard umgerüstet wurden, aber auch die am Kriegsende tatsächlich fertiggestellte Anzahl nicht genau festliegt. Zumindest kann man sagen, daß in Schwerin etwa 1 000 Maschinen und bei den Lizenznehmern Albatros und OAW 1 400 bzw. 1 200 Maschinen bestellt und eventuell auch noch fertiggestellt wurden. Mit 828 Stück Ende August 1918 stellte die Fokker D VII dann auch fast die Hälfte der insgesamt 1691 D-Maschinen an der Front.



Bau von Tragflächen für Fokker-Jagdflugzeuge in den Perzina-Werken Schwerin (etwa 1917). Frauen hatten oft die Arbeit der an der Front kämpfenden Männer übernommen.

Noch ein weiterer Schritt bei der aerodynamischen Verbesserung seiner Entwürfe gelang Anthony Fokker mit seinem letzten zum Einsatz kommenden Muster D VIII. Es war ein freitragender Hochdecker. Zwar auch ein Eindecker, wie bereits der erste Fokker-Jäger E I, aber doch eine ganze Generation weiter mit einer freitragenden unverspannten Holztragfläche. Es war das Endprodukt einer langen Entwicklungsreihe, die Fokker, inspiriert vielleicht von den Ideen Hugo Junkers, in Zusammenarbeit mit dem schwedischen Ingenieur Villehad Forssman und dem Sperrholz-Hersteller Brüning & Sohn AG ab 1916 begonnen hatte.

Nach einigen Versuchsmustern mit freitragenden Flügeln als Eindecker mit verschiedener Anordnung der Tragfläche in Mittel- oder Tiefdeckerposition, als Doppel- oder als Dreidecker, schälte sich die Hochdecker-Konfiguration als am besten geeignet heraus und wurde als E V im Mai 1918 von der Idflieg bestellt. Das war noch vor dem zweiten D-Flugzeug-Wettbewerb im Juni 1918, auf dem die Fokker V 28, der Prototyp der E V, hervorragend abschnitt. Insgesamt wurden 289 dieser Eindecker gefertigt und von der Heeresverwaltung übernommen. Ende Oktober waren insgesamt 85 davon an der Front, was 3,2 % des gesamten deutschen Bestands an Einsatzjagdflugzeugen ausmachte. Der Grund für diese geringe Anzahl lag in einer Sperrung des Typs, nachdem wieder unerklärliche Flächenbrüche aufgetreten waren. Als Ursache stellte die Idflieg erneut Fabrikationsmängel und schlechtes Material fest. Fokker hatte Ersatztragflächen zu bauen und die damit ab Oktober 1918 ausgelieferten Maschinen trugen die Bezeichnung D VIII. Zu einem größeren Einsatz dieses Musters kam es allerdings vor dem Waffenstillstand nicht mehr und die meisten dann an die Gegner ausgelieferten Maschinen hatten keine Tragflächen. Die durch die angestrebte möglichst leichte Bauweise und teilweise schlechte Verarbeitung bedingte geringe Festigkeit vieler Fokker-Maschinen blieb ein steter Mangel der Firmenprodukte. Die hervorragende Verbindungen



Leutnant Heinrich Gontermann, Kommandeur der Jasta 15, starb beim Absturz seiner Fokker Dr I 1157/17 nach Flügelbruch in der Luft am 29. Oktober 1917.

Fokkers zu den Jagdverbänden, erleichtert durch sein eigenes Verständnis der Probleme als Pilot, und ein damit gegebenes schnelles Reagieren auf die Wünsche der Front ließen aber immer wieder das Vertrauen in die Fähigkeit der Firma wachsen.



Zwei Frauen und 25 Männer waren im Juli 1919 in der Klempterei bei Fokker beschäftigt.

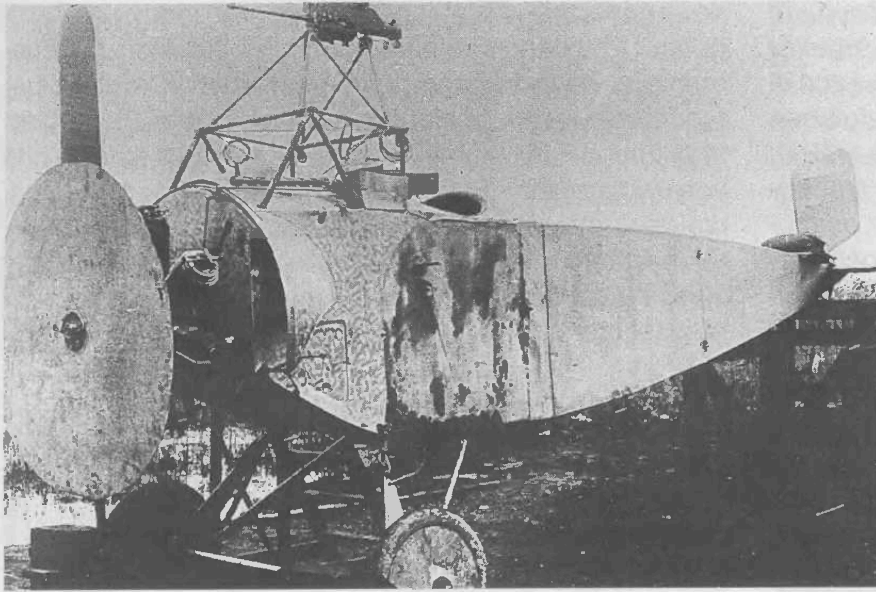


Hier posiert Fokker stolz vor seinem Jagdeindecker, für dessen Entwicklung er das "Eiserne Kreuz" bekam, dessen Band er am Revers trägt.

Ausbau der Fokker-Werke während des Krieges und Ende des Flugzeugbaus in Schwerin

Durch die während des Krieges einkommenden umfangreichen Rüstungsaufträge konnte Anthony Fokker nicht nur seinen Schweriner Betrieb stark erweitern und erwerben, sondern auch andere Werke in die Flugzeugfertigung einbeziehen und kaufen, Beteiligungen an Motorenwerken im In- und Ausland kaufen und eine große Waffenfabrik betreiben. Die Zahl der Arbeitskräfte im Stammwerk stieg von etwa 250 im Jahre 1914 auf rund 1 600 1917. Eine erhalten gebliebene Grafik gibt die Verteilung der weiblichen und männlichen Arbeitskräfte auf die einzelnen Werkstätten der Fokker-Werke mbH im Juli 1918 an. Danach waren damals insgesamt 237 Frauen und 545 Männer beschäftigt, wobei diese Zahlen die Angestellten, also Konstrukteure, Ingenieure, Einflieger und Verwaltungskräfte nicht enthalten. Während des Krieges entstanden rund 3 400 Flugzeuge im Schweriner Werk.

Der Name der Firma wurde von Fokker Aeroplanbau mbH in Fokker Flugzeugwerke GmbH und nach Kriegsende 1919 in Fokker Werke GmbH geändert, bevor nach dem Umzug Fokkers in die Niederlande eine erneute Umbenennung in Schweriner Industrierwerke GmbH erfolgte. Nach der Einführung der MG-Synchronisation und der damit verbundenen Schaffung des Jagdflugzeugs gründete Fokker die Deutsche Flugzeugbewaffnungsgesellschaft, die im Juli 1916 die Firma G.H. Zimmermann in Berlin-Reinickendorf übernahm und dort zuerst die sogenannte "Gestängesteuerung" produzierte. Diese steuerte die Auslösung des Maschinengewehrs über eine starre mechanische Verbindung mit der Propellerachse, auf der ein Nocken saß. Später erfanden Lübbe und Leimberger eine flexible Verbindung, durch deren Produktion Fokker bald das Monopol für sämtliche MG-Steuerungen in Deutschland besaß. An verbesserten Waffen selbst wurde in Reinickendorf ebenfalls gearbeitet.



Waffenerprobung an der Werknummer 499. Zur Erprobung der Synchronisationsvorrichtung des Bergmann MG15nA ist am Propeller eine Sperrholzscheibe montiert, um die Durchschußlöcher festzustellen. Das Schwarzlose-MG M7/12 auf dem Pylon wurde später im Einsatz nicht verwendet

Auch in der Motorenfertigung faßte Fokker Fuß, indem er die Aktienmehrheit der Motorenfabrik Oberursel AG in Oberursel/Taunus erwarb, die auf Grundlage französischer Lizenzen Rotationsmotoren baute, die durch die Luftkühlung und die daraus resultierende geringe Masse besonders für die leichten Fokker-Maschinen geeignet waren. Fokker beteiligte sich auch finanziell an der Ungarischen Allgemeinen Maschinenfabrik AG in Budapest-Matyasföld (Magyar Általános Gépgyár-MAG). Diese baute neben den Austro-Daimler Flugmotoren ab Ende 1915 auch Fokker-Maschinen in Lizenz für die Donau-Monarchie. Fokkers bisheriger Export-Manager F. W. Seekatz wurde Leiter der dortigen Flugzeugbau-Abteilung. Die im Krieg zur Tragflächenproduktion herangezogenen Klavierfabriken Perzina und Nützmann in Schwerin gingen ebenfalls in Fokkers Besitz über. Ab Oktober 1917 war Fokker für 14 Monate Mitinhaber der Flugzeugwerft Lübeck-Travemünde GmbH. Ein besonderes Kapitel stellt die Junkers-Fokker AG (Ifa) dar, die am 20. Oktober 1917 in Dessau gegründet

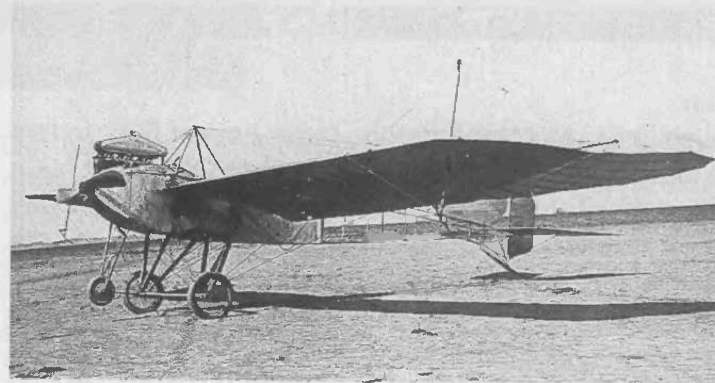
wurde. Auf Veranlassung der Heeresleitung übernahm Fokker mit 3,5 Millionen Mark eine fünfzigprozentige Beteiligung bei Junkers und sollte dort eine mehr praktische Orientierung der Produktion auf die Bedürfnisse der Luftstreitkräfte durchsetzen. Diese "Vernunftthe" der beiden sehr unterschiedlich veranlagten Persönlichkeiten, auf der einen Seite der starrköpfige, eher theoretisch veranlagte, Forscher Prof. Junkers und auf der anderen der Erfinder, Praktiker und Versuchsflieger Fokker, brach bei Kriegsende sofort auseinander, als Fokker die Firma am 3. Dezember 1918 verließ. Dieser, der Anfang 1915 die deutsche Staatsbürgerschaft erworben hatte, erkannte klar, daß es im besiegten, von den Revolutionswirren geschüttelten Deutschland nach dem Kriegsende keine Chancen für einen profitablen Flugzeugbau gab und versuchte deshalb zu retten, was zu retten war. Daß er dabei recht unkonventionelle Methoden anwandte, die ihn in Konflikt mit dem deutschen Beamtenapparat brachten, ist bei seiner Art eigentlich nicht verwunderlich. Die Situation des Volkes in

Deutschland war geprägt von Hunger und Entbehrungen und am 31. Januar 1918 streikten die Fokker-Arbeiter erstmals. Am 6. November brach die Revolution auch in Schwerin aus. Fokker nahm Fühlung mit Finanzkreisen seines Heimatlandes auf und organisierte einen großen Coup, indem er die nach den Bedingungen des Waffenstillstands zu vernichtenden bzw. an die Sieger auszuliefernden Flugzeuge, Motoren und anderen noch vorhandenen Materialien verstecken und dann nach Holland transportieren ließ. Anfang 1919 erwarb eine holländische Bank alle Aktiva der Schweriner Firma und entzog sie so dem Zugriff der deutschen Behörden. In sechs Güterzügen und auf anderen Wegen überquerten mehr als 400 Flugmotoren, etwa 200 Flugzeuge, große Mengen an Material, Bauteilen, Werkzeugmaschinen und Bargeld die deutsch-holländische Grenze. Dort wurden die Flugzeuge teilweise an die holländische Regierung verkauft oder gingen in die Sowjetunion, die ebenfalls zu den ersten neuen Kunden des geschäftstüchtigen Niederländers gehörte. Natürlich konnte diese Aktion, die sechs Wochen dauerte, nicht ohne die zumindest stillschweigende Duldung auch maßgebender deutscher Kreise stattfinden, die der Knebelung durch die Siegermächte entgegentraten.

In Schwerin wurde unter der Leitung von Reinhold Platz versucht, durch den Bau von Booten, Bettgestellen, Waagen und ähnlichen Produkten einige der qualifizierten Arbeitskräfte zu halten. Auch Prototypen von Sport- und Verkehrsflugzeugen entstanden in der in Schweriner Industriewerk umbenannten Firma. Trotzdem sank die Beschäftigtenzahl von 680 im April 1919 bis auf 140 zum Ende Juni 1921. Nachdem Fokker am 21. Juli 1919 in Amsterdam sein neues Werk "N.V. Nederlandse Vliegtuigenfabrik" gegründet hatte, zogen die meisten der qualifizierten Arbeitskräfte aus Schwerin in die Niederlande, so daß Ende 1921 die Schweriner Industriewerke praktisch nur noch auf dem Papier bestanden und mit der Abwicklung des Unternehmens beschäftigt waren. Dieses hatte bis Mitte des Jahres noch acht ver-

schiedene zivile Muster entwickelt, von denen 28 Stück gebaut und dann komplett oder in Einzelteilen zur Endmontage nach Holland geliefert wurden. Darunter befanden sich auch noch 20 bzw. 4 Stück der Passagiermaschinen F III und F II, die den Grundstock einer Reihe von erfolgreichen Fokker-Verkehrsflugzeugen bildeten, die das neue Werk weltbekannt machen sollten.

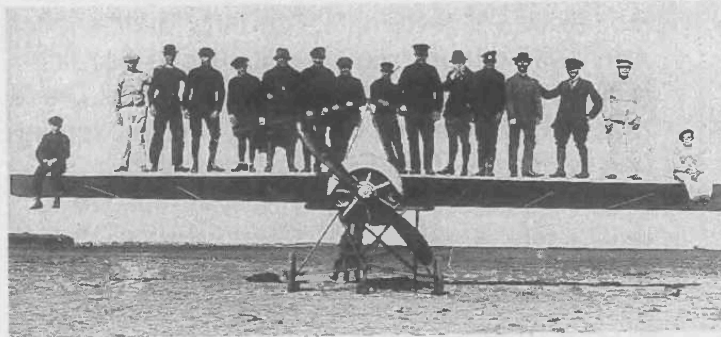
Fokker starb im Alter von 49 Jahren in einem New Yorker Hospital an den Folgen einer Infektion, die er sich bei einer Nasenoperation zugezogen hatte.



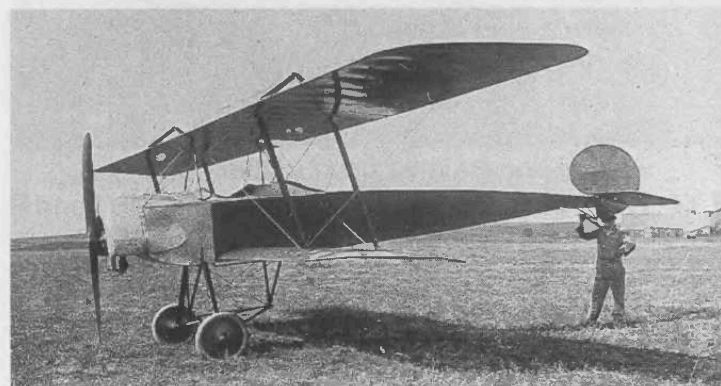
Die "Stahltaube" M 4 war der Versuch Fokkers, sich an der damals in Deutschland herrschenden "Tauben-Euphorie" zu beteiligen.

Versuchsmuster und sonstige Fokker-Typen

Neben den im Typenteil aufgeführten Haupttypen entstanden bei Fokker zahlreiche Versuchsmuster und Prototypen unter speziellen Werksbezeichnungen. Ebenfalls erwähnt werden muß das einzige Lizenzbaumuster AEG C IV. Die anderen Nebentypen wurden jeweils nur in kleiner Anzahl oder als Einzelstücke gebaut, oft umgeändert oder später auf Serienstandard umgerüstet. Es gab dabei zwei Hauptgruppen, die unter den Werksbezeichnungen M für Militär oder eventuell auch Musterflugzeug und V, was für Versuchsmaschine oder "verspannungslos" steht, geführt wurden. Die genaue

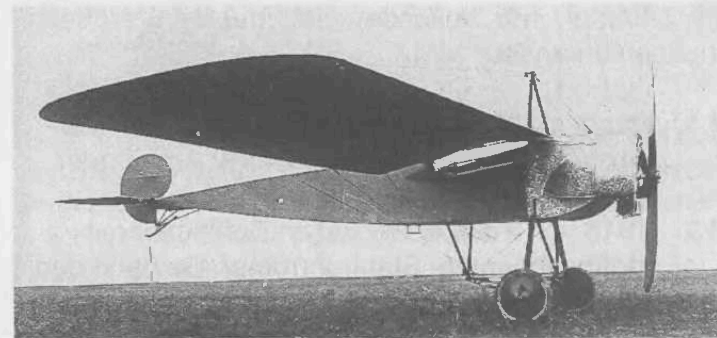


16 Personen demonstrieren die Belastbarkeit des Flügels einer Fokker M 5 L.

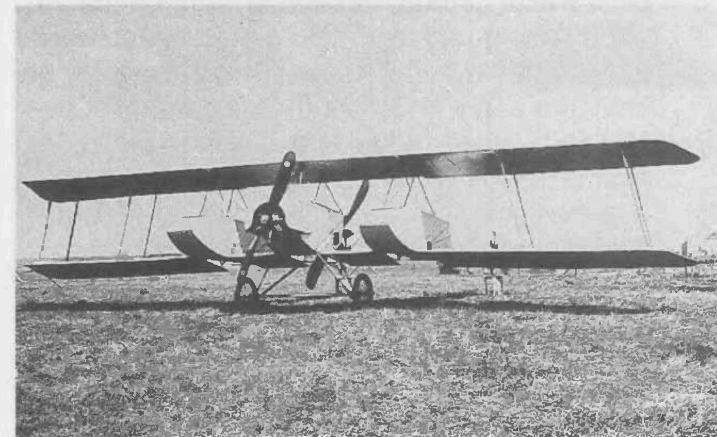


Das Fokker-Werkfoto Nr. 93 zeigt die Werknummer 63, eine M 7.

Bedeutung dieser Bezeichnungen ist bis heute nicht geklärt und wird von verschiedenen Autoren unterschiedlich interpretiert. Auch ist die Identität einiger Muster nicht zweifelsfrei belegt, bzw. es fehlen alle Angaben. Eine weitere Spezialgattung bilden die Wasserflugzeuge, die aber eine Randerscheinung blieben.



Werkfoto einer Fokker M 8, aufgenommen in Görries.

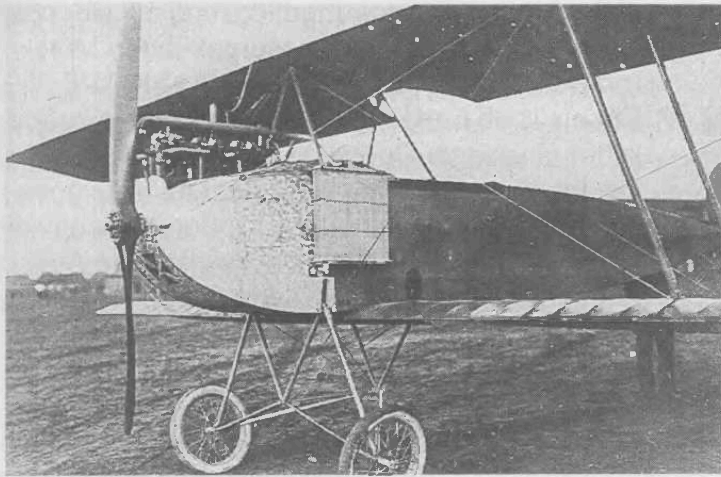


Die einzige zweimotorige Fokker M 9 (K 1).

M-Reihe

Der Buchstabe M in den werksinternen Typenbezeichnungen bei Fokker wird meist mit "Militärflugzeug" identifiziert, wobei auch dies nicht zweifelsfrei zu sein scheint. Eine komplette Übersicht der authentischen Werksbezeichnungen besteht bisher nicht und es existieren eine Reihe von Widersprüchen bzw. Mißinterpretationen in der Literatur, wie besonders in neueren Veröffentlichungen erkennbar wird.

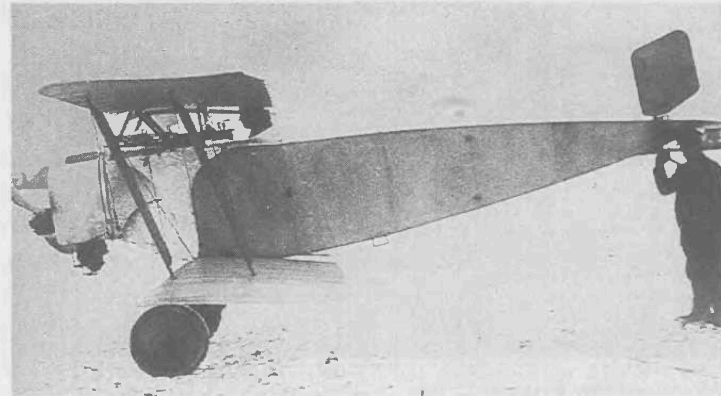
- M 1** Baujahr 1913. Variante der "Spinne" als zweisitziges Schulflugzeug mit 74 kW Argus oder Daimler-Motor.
- M 2** 1913 von Palm entwickelter Tiefdecker mit stoffbespanntem Stahlrohrumpf. Gewann den Militärwettbewerb für ein schnell demontier- und transportierbares Flugzeug. Zehn Stück im August 1913 bestellt. Renault oder Daimler Motor von 51 kW.
- M 3** Variante der M 2 mit eckigem Rumpf vom September 1913. Keine Armeebestellungen und nicht weiter gebaut. Version M 3a mit Seitenrunder oberhalb und unterhalb des Rumpfes wurde als Einzelstück für einen russischen Besteller gebaut, der damit in Schwerin Bruch machte. Die M 3 hatte einen 74 kW Argus. Motor, die M 3a einen Renault von 51 kW Leistung.
- M 4** Sogenannte "Stahltaube", nur eine im November 1913 gebaut, da keine Aufträge erfolgten. Triebwerk Sechszylinder Argus (74 kW).
- M 5** Im Mai 1914 als Ableitung aus der Morane Typ H von Martin Kreutzer entwickelt. Versionen M 5 L mit langer und M 5 K mit kurzer Spannweite, diese kamen unter den militärischen Gattungsbezeichnungen A II bzw. A III zum Einsatz. Aus der M 5 K wurde durch die Ausrüstung mit einem Maschinengewehr die E I. Motor: 59 kW Oberursel U O.
- M 6** Zweisitzige Ableitung aus der M 5 mit höher angesetzten Tragflächen. Nur eine Maschine im Juni 1914 gebaut, die bei einem Absturz verloren ging. Gleicher Motor wie M 5.
- M 7** Zweisitziger Anderthalbdecker, der ab Januar 1915 in etwa 20 Exemplaren hergestellt wurde. Oberursel U O-Motor.
- M 8** Ab September 1914 gebaute verbesserte M 6, die als A I mit Oberursel U O für das Militär geliefert wurde.
- M 9** Das einzige zweimotorige Fokker-Flugzeug aus Schwerin. Die dreiköpfige Besatzung saß in einem kurzen Rumpf zwischen den Oberursel-Motoren U I. Die beiden Leitwerksträger waren modifizierte M 8-Rümpfe. Nur eine Maschine im April 1915 gebaut, die die militärische Bezeichnung K I (Kampfflugzeug) getragen hätte. Diese Klassenbezeichnung wurde nur kurz verwendet und dann in G (Großflugzeug) geändert.
- M 10** Zweisitziger Trainings- und Aufklärungs-Doppeldecker, der im April 1915 herauskam. Wurde mit ein- und zweistieliger Flügelzelle gebaut. Österreich-Ungarn kaufte 12 Stück der ersten Ausführung und setzte sie unter der Bezeichnung B I ein. Diese hatten 59 kW U O-Motoren, die zweistielige Ausführung den stärkeren U I.
- M 11, M 12, M 13** Über diese Muster bzw. ihre Existenz sind bisher keine gesicherten Unterlagen verfügbar. Eventuell handelt es sich um Varianten der M 10 mit geänderter Motoranlage. Bekannt sind Ausführungen mit 74 kW-Triebwerken von Daimler und Goebel.
- M 14** Werksbezeichnung der Jagdeindecker E II und E III, die sich nur geringfügig unterschieden.
- M 15** Werksbezeichnung der E IV. Für Max Immelman wurde eine Maschine statt mit zwei sogar mit drei Maschinengewehren ausgerüstet.
- M 16** Ende 1915 entwickelter Doppeldecker, entworfen und erprobt in verschiedenen Varianten als



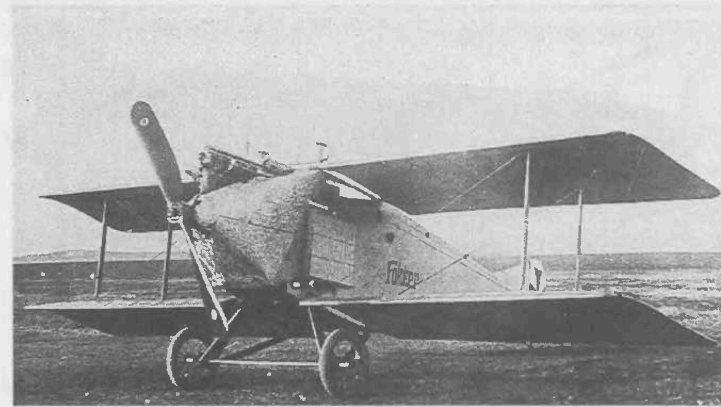
Die Werknummer 169 hatte einen 74 kW Daimler Mercedes Motor.



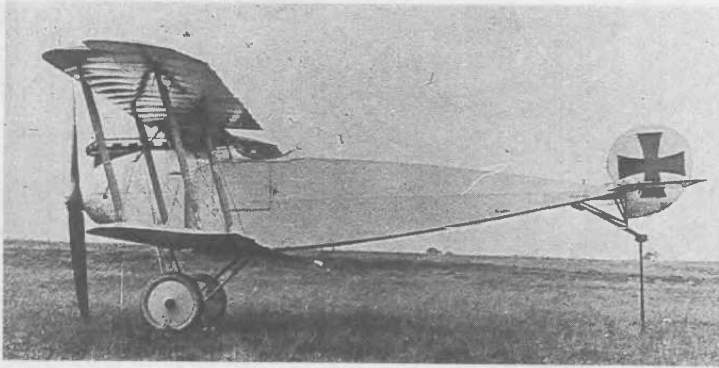
Die einstiellige M 17 in ihrer ursprünglichen Form.



Die Werknummer 499 war eine stark modifizierte M 17 mit gestaffelten Flächen, deren Abstand ebenfalls vergrößert worden war. Sie wurde nach Österreich geliefert, wo sie als B II, Seriennummer 03.61 geflogen wurde.



Einstiellige Ausführung der Fokker M 18.



Werkfoto der Fokker D IV.

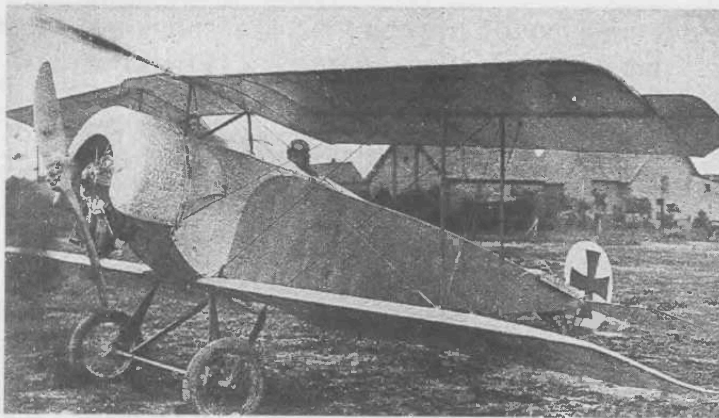


Foto eines Fokker-Prototyps, einer Vorstufe zur D V. Eventuell war dieser erste Fokker-Doppeldecker mit gepfeiltem Oberflügel die M 22.

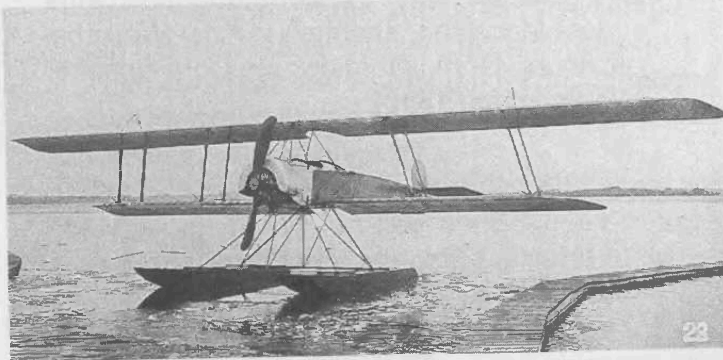
ein- oder zweisitziges Jagdflugzeug mit ein- oder zweistieliger Zelle und wassergekühlten Motoren Daimler D II (88 kW) und D III (118 kW).

- M 17** Ebenfalls ab Ende 1915 in der Erprobung befindlicher einsitziger Doppeldecker mit Umlaufmotor. Es wurden wieder verschiedene Versionen erprobt, z. B. mit kleiner und größerer Spannweite (ein- oder zweistielig). Die zweistielige Ausführung wurde als D II in Serie gebaut. Österreich-Ungarn flog beide Varianten unter der Bezeichnung B II. Triebwerk Oberursel U I (74 kW).
- M 18** Doppeldecker mit Reihenmotoren Daimler D I oder D II, wieder in verschiedenen Ausführungen mit ein- oder zweistieliger Zelle, Klappen oder Flächenverwindung erprobt. Serienbezeichnung war D I in Deutschland und B III in Österreich-Ungarn, das 17 Stück einsetzte.
- M 19** Werksbezeichnung der Fokker D III.
- M 20** Die Identität dieses Entwurfs ist umstritten.
- M 21** Prototyp der Fokker D IV.
- M 22** Prototyp der D V.
- M 23** Soll die Werksbezeichnung der Fokker D VI gewesen sein.
- M 24** Eventuell Werksbezeichnung der Fokker Dr. I.

W-Reihe

A.H.G. Fokker war ein begeisterter Wassersportler, so ist es wenig verwunderlich, wenn er auch versuchte, Wasserflugzeuge zu entwickeln. Sicher hat dies auch die Auswahl des Standorts seiner Fabrik am Schweriner See beeinflusst, da er 1913 noch in Berlin sein erstes Flugboot erprobte.

- W 1** Zweisitziges Doppeldecker-Flugboot mit 51 kW-Renault-Motor, der eine Druckschraube antrieb. Erstflug am 9. Februar 1913 auf dem Müggelsee. Während der Flugversuche beschädigt und nach erneutem Aufbau später aufgegeben.
- W 2** Zweisitziger Anderthalbdecker auf zwei Schwimmern mit einem 74 kW Daimler-Motor. Wenige Versuchsflüge im November 1913.
- W 3** Dies war kein Flugzeug, sondern ein Gleitboot mit Luftschraubenantrieb.
- W 4** Im März 1915 versuchsweise auf Schwimmer gesetzte M 7. Triebwerk 59 kW Oberursel U O. Nach wenigen Versuchen aufgegeben und angeblich wieder als Landausführung verwendet.



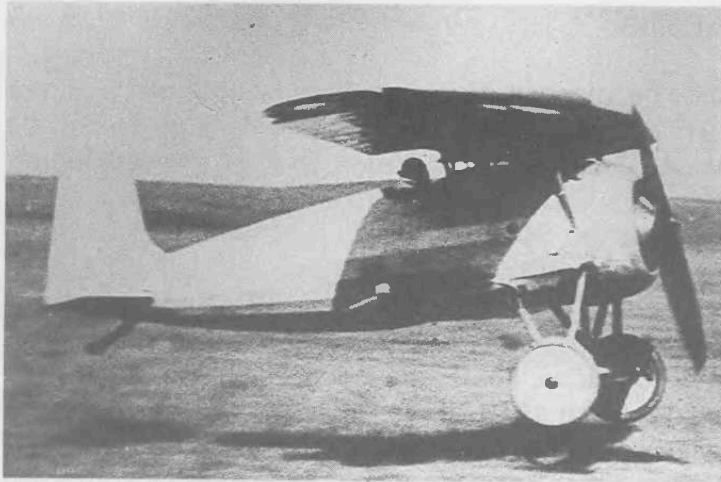
Die Fokker W 4 am Bootssteg des Werkes am Schweriner See.

Als Wasserflugzeug war auch der Dreidecker V 10 mit 118 kW Daimler Motor konstruiert (Werknummer 1852). Fokker gab dieses Muster jedoch auf und plante im Oktober 1917 einen Zweischwimmer-Doppeldecker, der aber auch nicht gebaut wurde.

V-Reihe

Mit V bezeichnete Muster tauchen erstmals im Sommer 1917 in erhaltenen Fokker-Dokumenten auf. Es sind die beiden Prototypen der Fokker Dr I, die in Werksunterlagen als V IV bezeichnet wurden und dann mit den militärischen Seriennummern F I 102/17 bzw. 103/17 zur Fronterprobung kamen. Diese V-Reihe setzte sich dann bis zur V 45, dem Prototyp des Verkehrsflugzeugs F II, bei Kriegsende fort, wobei man werksintern bis zur V IV römische, später nur noch arabische, Ziffern benutzte. Nach 1919 ist die Zuordnung der V-Nummern teilweise geändert worden, so daß Maschinen mit unterschiedlichen Bezeichnungen in Fokker-Dokumenten auftauchen, ganz zu schweigen von zahlreichen Fehlern, Mißinterpretationen und Vermutungen in der späteren Literatur. Auch die Rolle von Reinhold Platz in der Entwicklung der Fokker-V-Typen ist bisher erheblich überbewertet worden, was durch neuere Untersuchungen des bekannten Luftfahrthistorikers und exquisiten Kenners der deutschen Flugzeugtechnik im ersten Weltkrieg, Peter M.Grosz, belegt wurde.

- V 1** Der erste verspannungslose Anderthalbdecker mit dicken freitragenden Flächen kam im Dezember 1916 heraus. Die Maschine (Werknummer vielleicht 1458) mit 74 kW Oberursel U I Motor hatte keine normalen Querruder, sondern drehbare Flügelenden und frei einstellbare Leitwerksflächen. Die Werksbezeichnung war D III.
- V 2** Eine verbesserte V 1 mit dem stärkeren Motor Daimler D II (88 kW) wurde im März 1917 als D IV (Werknummer 1539) gebaut und erprobt.
- V 3** Wie bereits erwähnt, ist die erste belegte V-Nummerierung die der V 4. Alle vorherigen Bezeichnungen sind mehr oder weniger spekulativ und von verschiedenen Autoren eingeführt, so daß Widersprüche existieren. Als V 3 wird meist der erste völlig freitragende Dreidecker bezeichnet.



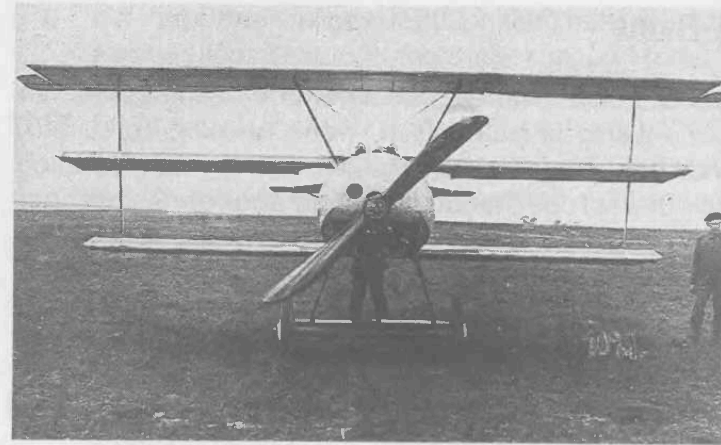
Der dicke freitragende Oberflügel der Fokker V 1 ist auf diesem Bild der startenden Maschine gut erkennbar.

net. Dieser soll identisch sein mit der unter der Werknummer 1661 gebauten D VI (Werksbezeichnung), die ursprünglich als Doppeldecker für Österreich geplant war. Als Triebwerk diente ein 88 kW Oberursel Ur II. Diesen hatte auch der zweite Dreidecker-Prototyp (D VI, Werknummer 1697), dessen Tragflächen aber zusätzlich abgestrebt waren. Für diese Maschine taucht in der Literatur auch die Bezeichnung V 4 auf, was aber aus Fokker-Dokumenten bisher nicht verifizierbar scheint.

V 4 Am 11. Juli 1917 gab Fokker den Auftrag zum Bau der beiden V IV (Werknummern 1729 und 1730). Sie gingen Mitte August 1917 als F I 102/17 und 103/17 an die Front zur Einsatzprobung und unterschieden sich in einigen Details der Bauausführung von den späteren Serienmustern Dr I.

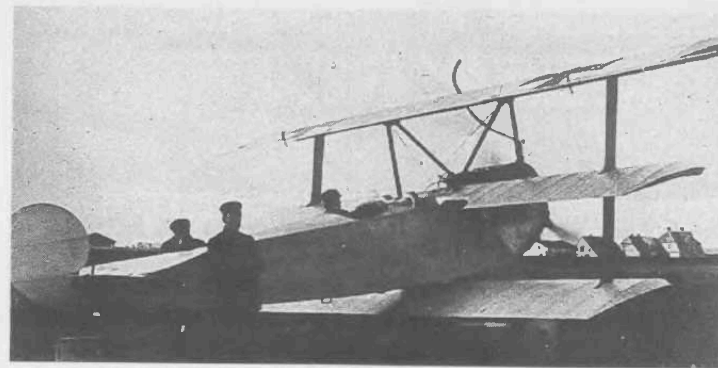
V 5 Bisher unbestimmt.

V 6 Auch diese Bezeichnung ist nicht geklärt, wird aber oft einem Dreidecker mit wassergekühlten Mercedes-Motor zugeordnet. Das würde auf die Werknummer 1698 passen, die Fokker unter der



Vorderansicht der Fokker V 4 mit verstrebrter Dreidecker-Zelle.

Werksbezeichnung D VII am 7. Juli 1917 in Auftrag gab. Sie hatte einen 118 kW Daimler D III Motor, war aber im Vergleich zu den mit den leichteren Rotationsmotoren ausgerüsteten V 4 zu schwer und wurde nicht weiter verfolgt. Mit dem gleichen Motor existierte aber auch eine andere Maschine, ebenfalls mit der Werksbezeichnung D VII, allerdings ein Doppeldecker (Werknummer 1610).



Die Werknummer 1698 hatte einen Daimler D III-Motor. Ihre Werksbezeichnung war D VII.

V 7 Insgesamt vier Dreidecker, alle mit einem 118 kW (160 PS) Motor, trugen diese Bezeichnung. Die Werknummer 1788 wurde mit dem neuentwickelten Siemens & Halske Sh III ausgerüstet zum ersten D-Flugzeug-Wettbewerb im Januar 1918 nach Adlershof geschickt, an dem sie aber nicht teilnahm. Die Kinderkrankheiten des Motors konnten erst ein halbes Jahr später beseitigt werden.

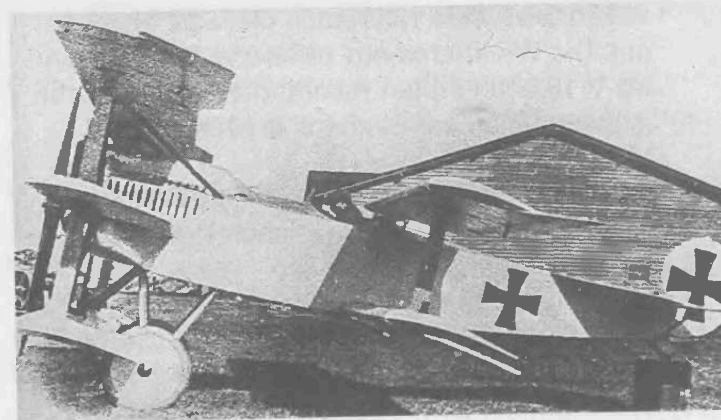
Die Werknummer 1830 hatte laut offiziellen Dokumenten einen 160 PS Gnome Motor. Es ist bisher nicht sicher, ob es sich dabei um einen originalen französischen 9-Zylinder-Motor handelte oder einen Oberursel U III mit zwei Sternen zu je sieben Zylindern, da letzterer Motor in Deutschland oft als 160 PS Gnome bezeichnet wurde. Im Mai 1918 kam dieses Flugzeug versehen mit der Seriennummer Dr I 100/17 zur Jagdstaffelschule II.

Nächste V 7 war die Werknummer 1919 mit dem Goebel Goe III Motor. Sie erreichte während des ersten D-Flugzeug-Wettbewerbs hervorragende Steigleistungen, hatte aber auch Schwierigkeiten mit dem Motor. Wegen des schwereren Triebwerks war der Rumpf um 55 cm verlängert. Das Flugzeug wurde später als Dr I 599/17 ebenfalls in die Serie eingereiht.

Die Werknummer 1981 ging nach Budapest zur MAG und erhielt dort den von Steyr in Lizenz gebauten Le Rhone Motor. Zu einem Reihenbau in Österreich kam es nicht.

V 8 Ein kurioser Fünfdecker mit drei und zwei Flächen in Tandemanordnung, den Fokker am 16. August 1917 in Auftrag gab. Die Werknummer 1798 hatte einen 118 kW Daimler D III Motor und ist nur in zwei kurzen Hopsern von Fokker getestet worden.

V 9 Prototyp der späteren D VI (Werknummer 1831) nahm am ersten Adlershofer Wettbewerb teil



Die Fokker V 8 mit fünf Tragflächen in Tandemanordnung war ein Fehlschlag.

und wurde später mit der militärischen Bezeichnung D VI 1630/18 in die Serie eingereiht.

V 10 Dreidecker auf Schwimmern mit 118 kW Daimler D II Motor. Die am 18. September 1917 begonnene Werknummer 1852 wurde vor der Fertigstellung wieder abgebaut. Ihr weiteres Schicksal ist unbekannt.

V 11 Prototyp der späteren D VII mit Daimler D IIIaü Motor. Die Werknummer 1883 nahm am Vergleichsfliegen im Januar 1918 in Adlershof teil und wurde nachfolgend als D VII 227/18 in die Serie aufgenommen.

V 12 Am 29. Oktober 1917 wurde die Werknummer 1982 als Doppeldecker mit 81 kW Oberursel Ur II bestellt. Weitere Angaben bisher unbekannt.

V 13 Mindestens drei verschiedene Maschinen trugen diese Bezeichnung, eventuell nur zeitweise, bzw. es handelt sich wahrscheinlich teilweise um Schreibfehler in den erhaltenen Fokker-Dokumenten. Die Werknummer 1980 mit dem 118 kW Sh III Motor wurde zusammen mit der V 7 (Werknummer 1981) am 3.1.1918 nach Budapest zur MAG gesandt, wo beide den von Steyr gebauten Le Rhone Motor erhielten. Im Zeitraum

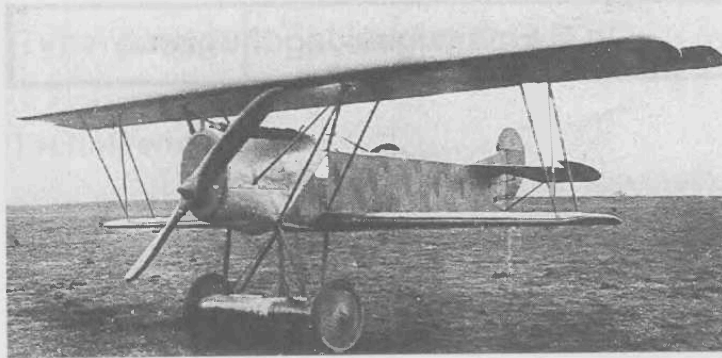
1919/20 wird die 1980 auch als V 12 bezeichnet. Die Werknummern 1983 und 2054 flogen als V 13 beim ersten Adlershofer Wettbewerb, letztere mit einem Siemens & Halske Sh III Motor.

- V 14** Die o.g. Werknummer 1983 mit 118 kW Ur III taucht auch unter der Bezeichnung V 14 in Fokker-Dokumenten auf.
- V 15** Bisher unbekannt.
- V 16** Doppeldecker mit Ur II Umlaufmotor, die Werknummer war 2085.
- V 17** Werknummer 2147, ein Mitteldecker mit 88 kW Ur II Motor, nahm am ersten D-Wettbewerb teil, wurde aber nicht weiterverfolgt.
- V 18** Zweiter Prototyp der D VII, Teilnehmer in Adlershof (Januar 1918) wurde später in die Serie als D VII 228/18 (Werknummer 2116) eingereiht.
- V 19** Keine Angaben bekannt.
- V 20** Mitteldecker mit Daimler D III Motor. Hatte wahrscheinlich die Werknummer 2119.
- V 21** Versuchseindecker (Werknummer 2310), ähnlich der V 20. Nahm am 1. Adlershofer Wettbewerb teil, war aber nicht erfolgreich.
- V 22** Eine D VII (Werknummer 2342), die im April 1918 mit einem 162 kW Austro-Daimler Motor an die MAG geliefert wurde. Erhielt in Österreich die Registrierung 90.05.
- V 23** Wieder ein Mitteldecker (Werknummer 2443) mit Daimler D III. Nahm am zweiten D-Flugzeug-Wettbewerb im Mai 1918 teil.
- V 24** Version der D VII mit einem Benz Bz IVü-Motor von 170 kW Leistung. Die Werknummer 2612 nahm am zweiten Adlershofer Wettbewerb teil, später wurde das Flugzeug auf einen BMW IIIa umgerüstet.
- V 25** Tiefdecker mit Oberursel Ur II-Motor. Die Werknummer 2732 ging im Juni 1918 zum Wettbewerb nach Adlershof.
- V 26** Nicht geklärt.

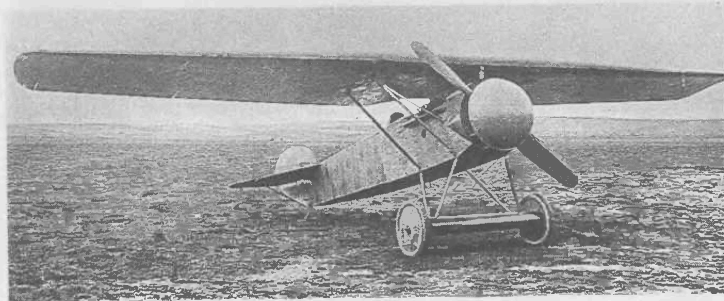


Als freitragender Tiefdecker war die Fokker V 25 ausgelegt.

- V 27** Die Werknummer 2734, ein Hochdecker mit Benz Bz III bo Motor (145 kW), nahm am zweiten D-Wettbewerb teil.
- V 28** Prototyp der Fokker E V/D VIII. Die Werknummer 2735 wurde mit drei verschiedenen Motoren während des zweiten Adlershofer Vergleichsfliegens getestet (Oberursel Ur II, Ur III und Goebel Goe III). Die zweite V 28 (2738) ging am 17. Oktober 1918 zur Festigkeitserprobung an die Flugzeugmeisterei. Eine dritte Maschine (Werknummer 3860) mit dem Sh III Rhemag Motor nahm am Oktober-Wettbewerb in Adlershof teil.
- V 29** Hochdecker (Werknummer 2736) flog mit Daimler D III und BMW III im Oktober 1918 im dritten Adlershofer Vergleichsfliegen.
- V 30** Werknummer 2737 mit einem Benz Bz IIIbm Motor. Am 25. Juni 1918 nach Adlershof gesandt und im Oktober erneut dorthin zur Festigkeitsprüfung.
- V 31, V 32** Keine belegten Angaben bekannt.
- V 33** Geänderte V 9, die nach dem Krieg von Fokker in Holland geflogen wurde.
- V 34** Version der Fokker D VIIF mit ovalem Stirnküh-



Als Weiterentwicklung der Fokker D VII nahm die V 36 am dritten Jagdflugzeugwettbewerb in Adlershof im Oktober 1918 teil. Neben der neuen Motorverkleidung mit ovalem Frontkühler hatte sie den Treibstofftank in der stromlinienförmigen Achsverkleidung.



Der große halbkugelförmige Spinner war das Kennzeichen der Fokker V 37

ler. Werknummer 3254 nahm am dritten Adlershofer Wettbewerb teil.

- V 35** Keine Unterlagen.
- V 36** Variante der D VIIF, ähnlich der V 34. Die Werknummer 3656 nahm am Adlershofer Vergleich vom Oktober 1918 teil.
- V 37** Umbau der V 27 (Werknummer 2734) mit Bugpanzerung durch übergroße Spinnerhaube mit dahintersitzendem Lüfterrad.
- V 38** Die Werknummer 3658, eine vergrößerte zweiseitige Ableitung aus der D VII mit BMW III-

Motor, war der Prototyp der erst nach dem Krieg in Reihe gebauten Fokker C I.

- V 39** Kleinere Variante der D VIII mit Ur II-Motor, wurde nach dem Krieg als Sportflugzeug angeboten.
- V 40** Kleiner einsitziger Sporthochdecker mit 25 kW Anzani-Motor.
- V 41** Einsitzer mit 220 kW Wright Motor, Prototyp der später in Holland gebauten D X.
- V 42** Motorloser Mitteldecker als Gleiter.
- V 43** Widersprüchliche Angaben. Sicher ebenfalls ein Prototyp für einen in Holland verwirklichten Entwurf.
- V 44** Erster Entwurf eines Verkehrsflugzeugs mit offenen Sitzen für die Passagiere. Nicht fertig gebaut.
- V 45** Prototyp des Verkehrsflugzeugs Fokker F II. Als Triebwerk fand der 136 kW BMW IIIa Verwendung. Die Maschine erhielt die Zulassung D 57 und wurde von Bernard de Waal am 20. März 1920 nach Holland ausgeflogen, um sie dem Zugriff der Alliierten zu entziehen.



Die Fokker V 45, der Prototyp der F II, nach der Fertigstellung in Schwerin, noch ohne Kennzeichen, nur mit dem Firmenschriftzug versehen.

Technische Daten

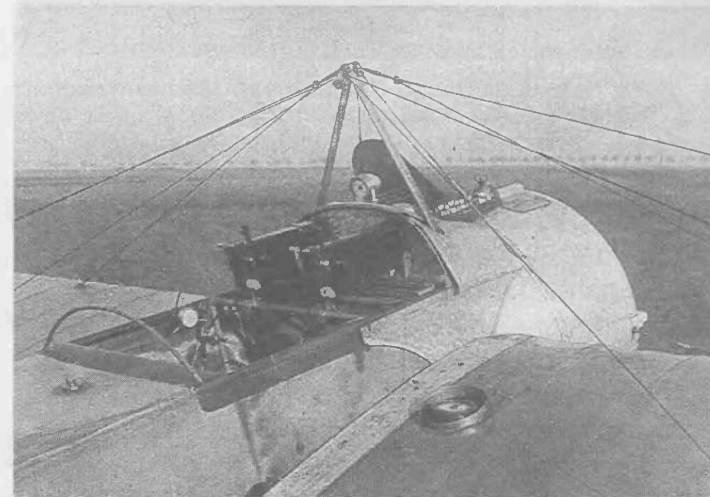
Typ		E I	E II	E III	E IV
Motor		Oberursel	dto.	dto.	dto.
		U O	U I	U I	U III
Leistung	kW	59	74	74	118
Bewaffnung		1 MG	1 MG	1 MG	2 MG
		Spandau	Spandau	Spandau	Spandau
Spannweite	m	8,95	9,52	9,52	10,0
Länge	m	6,75	7,20	7,20	7,50
Höhe	m	2,88	2,40	2,40	2,77
Tragfläche	m ²	16,0	16,0	16,0	16,0
Leermasse	kg	358	338	399	466
Flugmasse	kg	563	498	610	724
Geschwindigkeit	km/h	130		140	160
Steigzeit 1000 m	min	7		5	3
Flugdauer	min	90		90	90

Bemerkungen:

Im April/Mai 1915 entwickelte Fokker die MG-Synchronisation und baute ein Maschinengewehr in eine M 5 K ein. Ende Mai führte er das Muster an der Front vor. Die erste Ausführung E I war eine Standard M 5 K mit einem MG, sie kam im Juni 1915 an die Front. Die verbesserte Version E II (Werksbezeichnung M 14) erhielt einen stärkeren Motor, wurde aber bald von der wenig veränderten E III abgelöst, die den Hauptteil der gebauten Maschinen stellte. Ihre Werksbezeichnung war ebenfalls M 14. Beide Versionen kamen ab August zum Einsatz. Die letzte Variante E IV hatte einen zweisternigen stärkeren Motor und 2 Maschinengewehre (Werksbezeichnung M 15) und taucht ab Oktober 1915 in den Frontbestandsmeldungen auf. Insgesamt wurden 415 Fokkereindecker gebaut, wobei die genaue Anzahl der einzelnen Versionen noch nicht geklärt ist, da in den Werksunterlagen z. B. die E II und E III meist als 100-PS-Maschinen geführt wurden oder während des Baus die E II auf E III-Standard umgerüstet wurden.



Dieses Foto der Fokker E III 636/15 läßt deutlich erkennen, daß die Umlaufmotoren zusammen mit der Luftschraube rotierten.



Blick in das spartanisch eingerichtete Cockpit einer Fokker E IV. Die obere Abdeckung der Maschinengewehre und der Windabfluß auf dem Rumpfrücken sind hier abgenommen.

Technische Daten

Typ		D I	D II	D III	D IV
Motor		Daimler	Oberursel	Oberursel	Daimler
		D II	U I	U III	D III
Leistung	kW	88	74	118	118
Bewaffnung		1 MG	1 MG	2 MG	2 MG
		Spandau	Spandau	Spandau	Spandau
Spannweite	m	9,05	8,75	9,05	9,70
Länge	m	5,70	6,40	6,30	6,30
Höhe	m	2,25	2,55	2,30	2,42
Tragfläche	m ²	22,0	18,0	20,0	21,0
Leermasse	kg	463	384	452	606
Flugmasse	kg	671	576	710	841
Geschwindigkeit	km/h	150	150	160	160
Steigzeit 1000 m	min	5	4	3	3
Flugdauer	min	90	90	90	90

Bemerkungen:

Als Anfang 1916 an der Front neue englische Einsitzer auftauchten, die das Problem der noch nicht ausgereiften MG-Synchronisation durch den Antrieb mit Druckschraube und damit freiem Schußfeld nach vorn kompensierten, sank der Glücksstern der Fokker-Eindecker rapide. Fokkers Chefkonstrukteur Martin Kreutzer, der später am 27. Juni des Jahres mit einer Fokker D I abstürzte, hatte aber bereits ein Quartett von leichten und wendigeren Jagddoppeldeckern entwickelt, die sich im wesentlichen nur durch ihre Motoren unterschieden. Zwar waren ihre Leistungen nicht bedeutend gegenüber den Vorläufern verbessert worden, aber durch ihre höhere Festigkeit und größere Beweglichkeit stellten sie eine brauchbare Zwischenlösung dar, bis die leistungsfähigeren Albatros-Jagddoppeldecker zur Ablösung eintrafen. Danach kamen die Fokker-Maschinen zu den neugebildeten Kampf-Einsitzer-Staffeln der Heimatverteidigung, den Schulen bzw. auf die Nebenkriegsschauplätze, wie dem Balkan. Hergestellt wurden 113 Fokker D I, 205 D II, 210 D III und 44 D IV. Davon

gingen 17 D I nach Österreich, wo sie unter der Bezeichnung B III flogen, weiterhin 23 D II, die man dort als B II bezeichnete. Vier D IV erhielt Schweden.



Eine Reihe der Fokker D I erhielten eine zusätzliche Seitenflosse zur Erhöhung der Richtungsstabilität. Hier die Fokker D I 143/16 bei der Feldflieger-Abteilung 48.

Technische Daten

Typ		D V	D VI
Motor		Oberursel U I	Oberursel U II
Leistung	kW	74	81
Bewaffnung		1 MG Spandau	2 MG Spandau
Spannweite	m	8,75	7,65
Länge	m	6,05	6,23
Höhe	m	2,30	2,55
Tragfläche	m ²	15,5	17,7
Leermasse	kg	363	393
Flugmasse	kg	566	585
Geschwindigkeit	km/h	170	196
Steigzeit 1000 m	min	19	9
Flugdauer	min	90	90

Bemerkungen:

Im Herbst 1916 wurde bei Fokker ein aerodynamisch verbesserter Doppeldecker als Prototyp M 22 entwickelt und von der Inspektion der Fliegertruppen (Idflieg) als D V bestellt. Als Weiterentwicklung der D II hatte die D V eine einstellige Doppeldeckerzelle mit leicht gefeiltm Oberflügel. Der Form der ringförmigen Motorhaube entsprechend war der in üblicher Fokker-Bauweise aus Stahlrohren geschweißte Rumpf im vorderen Teil ebenfalls von rundem Querschnitt. Ein Spinner für die Luftschraube trug ebenfalls zu einem gefälligeren Aussehen bei.

Die Idflieg bestellte insgesamt 300 D V in drei Baulosen, zuerst 200 Maschinen als D 2600/16 bis D 2799/16 im Oktober 1916, dann im Februar und April 1917 Nachbestellungen über je 50 Stück (D 650/17 bis D 699/17 und D 1600/17 bis D 1649/17). Nach der statischen Erprobung der D 2710/16 (Werknummer 1068) in der zweiten Oktoberhälfte begann im Dezember 1916 die Auslieferung. Die Maschinen flogen meist bei den Flugschulen, dem Marine-Hallenschutz und nur relativ selten bei den Frontjagdstaffeln.

Fliegerisch wurde die D V sehr gut beurteilt. Aus den Ende 1917 entwickelten Prototypen V 9 und V 13, die im Januar 1918 am ersten D-Flugzeug-Wettbewerb in Adlershof teilnahmen, entstand als Serienmuster die Fokker D VI, von der von April bis August 1918 nur 60 von den ursprünglich im März bestellten 120 Maschinen gebaut wurden. Acht Zellen ohne Motor erhielt Österreich. Die Fokker D VI kam nur in geringen Stückzahlen zum Einsatz. Lediglich 27 Maschinen flogen Ende August 1918 an der Front.



Nur wenige Fokker D VI mit Sonderbemalung sind bekannt. Diese Maschine mit wahrscheinlich schwarz-weißer Markierung flog bei einer bayrischen Jagdstaffel.

Technische Daten

Typ		Dr I
Motor		Oberursel Ur II
Leistung	kW	81
Bewaffnung		2 MG Spandau LMG 08/15
Spannweite	m	7,19(o); 6,22(m); 5,72(u)
Länge	m	5,77
Höhe	m	2,95
Tragfläche	m ²	18,7
Leermasse	kg	406
Flugmasse	kg	586
Geschwindigkeit	km/h	185
Steigzeit 1000 m	min	2,9
Flugdauer	min	90

Bemerkungen:

Nach dem Auftauchen des englischen Sopwith-Jagddreideckers an der Westfront im Februar 1917 entstand in Deutschland eine wahre Flut von Dreideckern, wobei aber lediglich die Fokker Dr I erfolgreich sein sollte. Anfang 1917 arbeitet die Fokker-Entwicklungsgruppe an drei Versuchsdoppeldeckern mit den Werksbezeichnungen D IV, D VI und D VII. davon sollte die DVI, die als Vorführflugzeug für einen eventuellen Bau der ungarischen MAG vorgesehen war, einen Oberursel Ur II Rotationsmotor haben. Während der Entwicklung änderte Fokker aber seine Anordnungen und ließ die D VI (Werknummer 1661) als Dreidecker bauen, wozu als viertes Muster die ebenfalls als D VI bezeichnete Werknummer 1697 kam, die von vornherein mit drei Tragflächen ausgelegt war. Am 11. Juli gab Fokker dann den Bauauftrag für zwei weitere Versuchsmaschinen unter der Bezeichnung V4 (Werknummern 1729 und 1730). Sie erhielten die Militärseriennummern F I 102/17 und F I 103/17 und dienten der Fronterprobung. Nach dem Tod des vorherigen Chefkonstruktors Kreutzer wurden diese Maschinen nach Arbeitsskizzen von Reinhold Platz gefertigt,

der ab 1912 bei Fokker als Schweißer tätig, nunmehr die Versuchsentwicklung leitete, aber keinerlei Ingenieurausbildung besaß, sondern nach praktisch erarbeiteten Entwurfsregeln vorging. Eine Woche später erhielt Fokker den ersten Bauauftrag für 20 F I, die später als Dr I 100 bis 119/17 bezeichnet wurden. In dieser Vorserie waren die ersten vier Versuchsmuster mit enthalten. Nach der erfolgreichen Fronterprobung der beiden V 4-Maschinen beim Jagdgeschwader 1 ab Ende August 1917 begann die Auslieferung der Serienmuster. Doch bereits Ende Oktober erfolgte ein Flugverbot, nachdem zwei Maschinen mit Flügelbruch abgestürzt waren. Die Ursache dafür war eine schlechte Materialverarbeitung der Flächen und ungenügende Abdichtung gegen eindringende Feuchtigkeit. Dem wurde durch verstärkte und sorgfältiger lackierte neue Tragflächen abgeholfen. Insgesamt lieferte Fokker 320 Dr I aus, die sehr manövrierfähig und so für den Luftkampf besonders geeignet waren. Dies änderte sich aber bald durch den massierten Einsatz von alliierten Jagdflugzeugen, die schneller und auch in größeren Höhen operieren konnten.



Die Fokker Dr. I 404/17 auf dem Flugplatz Toulis im März 1918. Diese Maschine wurde von Hauptmann Adolf Ritter von Tutschek, dem Kommandeur des Jagdgeschwaders Nr. 2 geflogen.

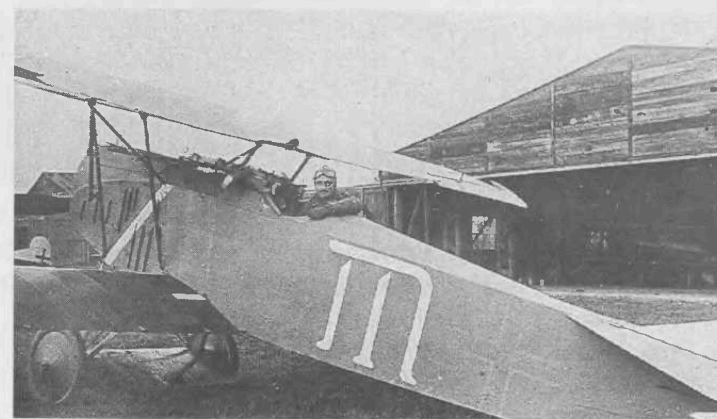
Technische Daten

Typ		D VII	D VII F
Motor		Daimler	BMW
		D IIIa	BMW IIIa
Leistung	kW	118	136
Bewaffnung		2 MG	2 MG
		Spandau	Spandau
Spannweite	m	8,90	8,70
Länge	m	7,00	6,95
Höhe	m	2,75	2,75
Tragfläche	m ²	20,5	20,5
Leermasse	kg	700	687
Flugmasse	kg	875	905
Geschwindigkeit	km/h	187	200
Steigzeit 1000 m	min	3,8	1,75
Flugdauer	min	90	100

Bemerkungen:

Im September/Oktober 1917 entstand im Fokker-Konstruktionsbüro mit der Werknummer 1883 das Versuchsmuster V XI als eine mit dem wassergekühlten Daimler D IIIaü ausgerüstete Variante der früheren V IX. Der zweite Vorläufer der D VII war die Anfang 1918 fertiggestellte V 18 (Werknummer 2116), die den gleichen Motor aber etwas größere Abmessungen hatte. Beide Maschinen nahmen am ersten D-Flugzeug-Wettbewerb (Januar 1918) in Adlershof teil. Danach erfolgten Serienaufträge an Fokker und die Albatros-Werke in Johannisthal und deren Tochter Ostdeutsche Albatros-Werke in Schneidemühl (heute Pila/Polen). Sowohl bei Fokker, als auch bei Albatros wurde mindestens je eine Maschine mit einem Sperrholzrumpf gebaut. In der Serie behielt man aber den normalen stoffbespannten Stahlrohrumpf bei. Fokker baute rund 1000 Flugzeuge dieses Typs, während bei Albatros und AW 1400 bzw. 1200 in verschiedenen Baulosen bestellt wurden. Es ist heute aber nicht mehr klar feststellbar, ob diese bis zum Waffenstillstand alle ausgeliefert werden konnten. Eine geschätzte Summe von 3000 Maschinen scheint

realistisch. Etwa 100 Stück montierten die Fokker-Werke in Holland aus den nach Kriegsende aus Schwerin abtransportierten Teilen und Baugruppen. Auch die Budapester MAG baute 150 Fokker D VII in Lizenz; diese erhielten den ebenfalls dort hergestellten Austro-Daimler-Motor mit 220 PS (162 kW) Leistung. Einige davon setzten die polnischen und tschechoslovakischen Luftstreitkräfte neben solchen aus der deutschen Fertigung nach 1919 ein. Zweiter Lizenz-Hersteller in der k.u.k.-Monarchie war die Österreichisch-Ungarische Flugzeugfabrik "Aviatik" in Wien-Heiligenstadt. Die Fokker D VII wurde das erfolgreichste deutsche Jagdflugzeug des ersten Weltkriegs und im Artikel IV des Waffenstillstandsvertrages ist sie als einziges der auszuliefernden deutschen Flugzeuge erwähnt. Zahlreiche Beutemaschinen und entgegen den Waffenstillstandsbedingungen aus Deutschland geschmuggelte Maschinen flogen in mehreren Ländern nach dem Krieg bzw. wurden dort sogar nachgebaut. Die Variante D V II F mit dem BMW IIIa war besonders leistungsstark, da der überbemessene Höhenmotor seine Leistung bis 3200 m Höhe konstant hielt.



Das weiße "M", persönliches Zeichen des Jagdfliegers Arnold Michaelis auf seiner Fokker D VII.

Technische Daten

Typ		D VIII
Motor		Oberursel Ur III
Leistung	kW	118
Bewaffnung		2 MG Spandau LMG 08/15
Spannweite	m	8,34
Länge	m	5,865
Höhe	m	2,82
Tragfläche	m ²	10,7
Leermasse	kg	405
Flugmasse	kg	605
Geschwindigkeit	km/h	200
Steigzeit 1000 m	min	2,0
Flugdauer	min	90

Bemerkungen:

Das letzte Fokker-Jagdflugzeug des ersten Weltkrieges wurde die V 28. Ihr freitragender Hochdeckerflügel in Sperrholzbauweise war das Endprodukt einer langen Entwicklungsreihe, basierend auf der Zusammenarbeit Fokkers mit Villehad Forssmann Anfang 1916 und fortgesetzt mit den Versuchsmustern V 1, V 2 und V 3. Im zweiten D-Flugzeug-Wettbewerb erwies sich die V 28 als das Beste der mit Rotationsmotor ausgerüsteten Muster. Der erste Bauauftrag war von der Idflieg sogar schon vor dem Wettbewerb erteilt worden. In der zweiten Juni-Woche 1918 fand in Adlershof die Baufestigkeitsprüfung der Fokker E V (Serienbezeichnung) statt. Ab August gingen die ersten Maschinen an die Front, wo sie sich als ausgezeichnet und in der Steiggeschwindigkeit und Leistung allen anderen Mustern überlegen erwiesen. Doch schon am 16. und 19. August starben zwei Piloten, als die Flächen ihrer E V im Flug zerbrachen. Sofort erfolgte ein Flugverbot und Baustopp. Das Ergebnis der Untersuchung ergab eine strukturelle Flügelschwäche durch eindringende Kondensationsfeuchtigkeit, falsche Holmdimension und schlechte Ver-

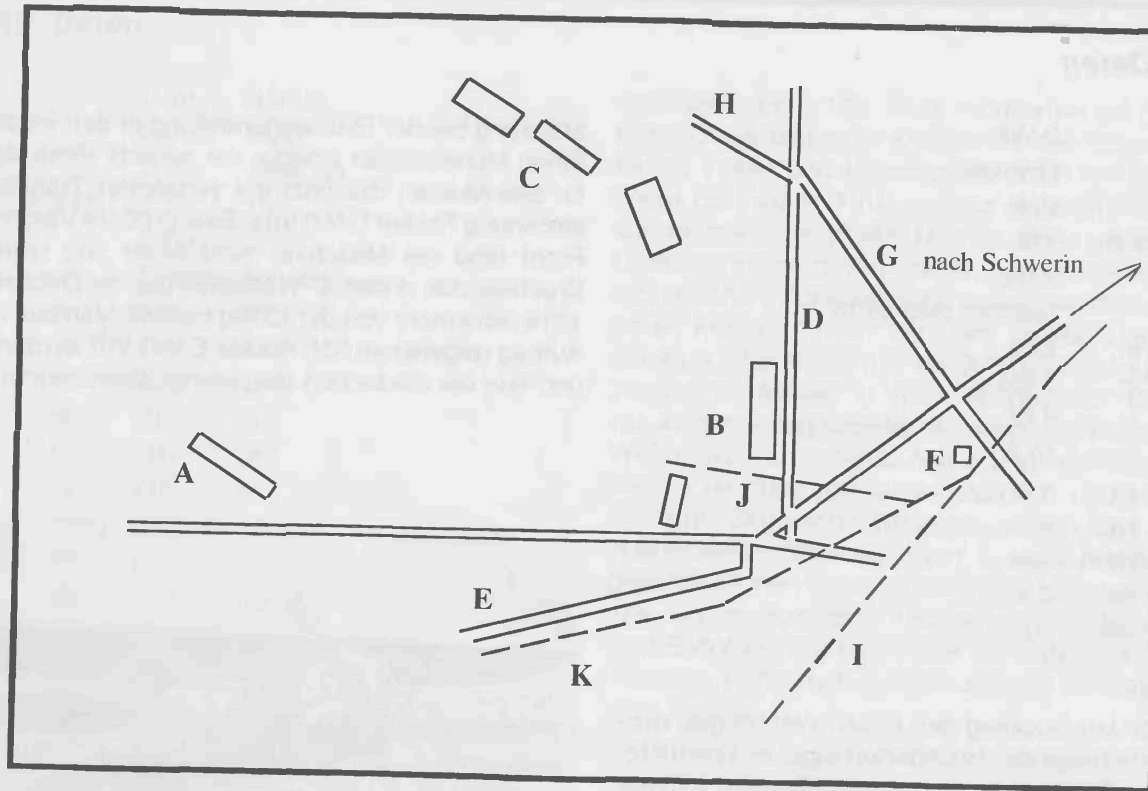
arbeitung bei der Flächenherstellung in den Perzina-Werken. Einen Monat später erfolgte die erneute Produktionsfreigabe für das Muster, das jetzt mit verstärkter Tragfläche die Bezeichnung Fokker D VIII trug. Eine größere Verbreitung an der Front fand die Maschine nicht mehr und wurde auch im Ergebnis des dritten D-Wettbewerbes im Oktober/November 1918 nicht mehr von der Idflieg bestellt. Von den insgesamt in Auftrag gegebenen 335 Fokker E V/D VIII wurden 289 gebaut und von der deutschen Regierung übernommen.



Eine Fokker E V mit der schwarz-weißen Bemalung der Jagdstaffel 6 Anfang 1918.

Flugplatz Schwerin-Görries

Stand Anfang der zwanziger Jahre.



- A Tribüne Flugfeld
- B Flugzeughallen
- C Späterer Leitstand (Mitte) und Hangars der ersten Stuka-Ausbildungsstaffel der Wehrmacht. (Bis 1993 GUS-Liegenschaft)
- D Immelmanstraße (heute Lilienthalstraße)
- E Richthofenstraße (heute Baustraße)
- F Bahnhof Görries
- G Breite Straße
- H An der Hollenbäk
- I Eisenbahnlinie Schwerin - Hagenow/Ludwigslust
- J Gleisanschluß Flugplatz
- K Gleisanschluß Maschinenfabrik Benno Schilde A. G.

Quellen- und Literaturverzeichnis

Fokker, A.H.G. & Gould, B.: Der fliegende Holländer, Zürich 1933

Gray, P. & Thetford, O.: German Aircraft of the First World War. New York 1970

Grosz, P.M.: Fokker E. III, Berkhamsted 1989

Grosz, P.M.: Fokker D.VII, Berkhamsted 1989

Grosz, P.M.: Fokker D.VIII, Berkhamsted 1991

Hegener, H.: Fokker - The Man and the Aircraft, Letchworth 1961

Imrie, A.: German Fighter Units, 2 Bände, London 1978

Imrie, A.: Fokker Fighters of World War One, London 1986

Imrie, A.: German Air Aces of World War One, London 1987

Keimel, R.: Österreichs Luftfahrzeuge, Graz 1981

Lange, B.: Typenhandbuch der deutschen Luftfahrt-technik, Koblenz 1986

Rimell, R.L.: Fokker Triplane, Berkhamsted 1987

Rimell, R.L.: The German Army Air Service in World War One, London 1985

Schmitt, G.: Als die Oldtimer flogen, Berlin 1980

Weiterhin wurden Artikel verschiedener Autoren zur Thematik aus folgenden Zeitschriften benutzt:

Air Enthusiast

Cross & Cockade

Mecklenburgische Zeitung

Mecklenburg Magazin

Over the Front

Windsock International

World War 1 Aero

Neben der Einsicht in weitere Archivalien wurden folgende direkt verwendet:

- Rechnung Fokker für das liquidierende Fliegerarsenal Wien vom 1. März 1919

- Aufstellung für Herrn Borde betr. Versuchsmaschinen vom 6.5.1919

- Gesamt-Erzeugnis der im Berichtsjahr 1917 gebauten Versuchs-Maschinen vom 31.12.1917

- Fokker-Werke m.b.H. Schwerin, Verteilung der männlichen und weiblichen Arbeitskräfte auf die einzelnen Werkstätten, Stand Juli 1918

- Schreiben der Schweriner Industrie-Werke betr. Fragebogen für die Luftfahrzeug-Industrie vom 04.10.1921

Diese stammen aus dem Mecklenburgischen Landeshauptarchiv Schwerin bzw. aus der Sammlung von Peter M. Grosz, dem der Autor auch für die Zurverfügungstellung von Fotos danken möchte. Dafür ist er auch Frau Dahl, Mr. A.E. Ferko und anderen zu Dank verpflichtet.

Abbildungsnachweis

Alle Fotos entstammen der Sammlung des Autors, wobei eine Reihe von Freunden halfen. Die Farbrisse zeichnete Frank Grüşchow unter Verwendung der angeführten Literatur. Sehr geholfen haben dabei auch A. Imrie und M. Thiemeyer, denen der Autor besonders danken möchte.

Außerdem erschienen:

ISBN 3-928820-03-6

Schwerin, eine historische Hafenstadt zwischen Dömitz
und Plau,
72 Seiten, 6,50 DM

ISBN 3-928820-00-1

Die Boizenburger Stadt- und Hafenbahn,
40 Seiten, 3,80 DM

ISBN 3-928820-01-X

Dampflokomotiven in Mecklenburg - Die Personenzug-
lokomotiven der Friedrich Franz-Bahn Güstrow - Neu-
brandenburg von 1864-1879
16 Seiten, 2,00 DM

ISBN 3-928820-20-6

Die Eisenbahn Jatznick - Ueckermünde
24 Seiten, 5,50 DM

ISBN 3-928820-02-8

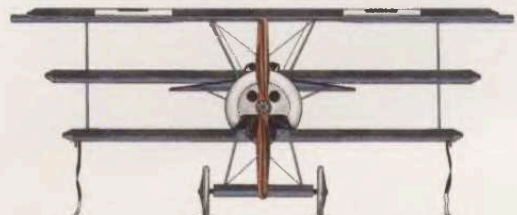
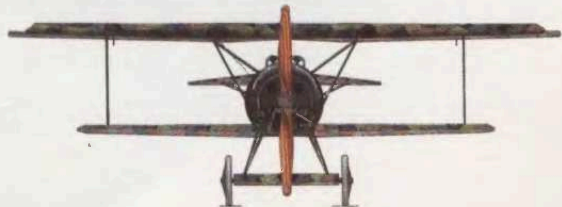
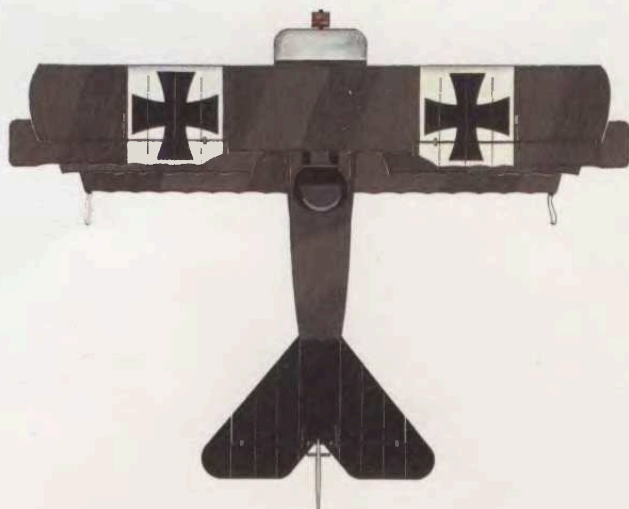
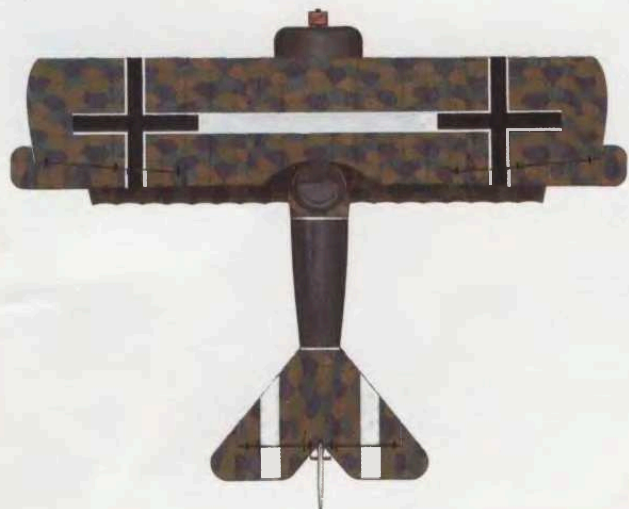
Elbehafen Dömitz- Zur Geschichte der Binnenschifffahrt
zwischen Elbe und Elde
24 Seiten, 5,50 DM

ISBN 3-928820-23-0

Erfinder, Forscher und Industriegründer von Mecklen-
burg-Vorpommern
12 Seiten, 4,80 DM

Bestellanschrift:

Verlag Reinhard Thon, Carl-Moltmann-Str. 40,
19059 Schwerin



Eine Fokker D VI der bayrischen Jagdstafel 80b

Hauptmann Adolf Ritter von Tutschek flog die Fokker Dr I 404/17 als Kommandeur des Jagdgeschwader II.

