Die viermotorige Ar 232 B-07, Stammkennzeichen GD+XN im Zustand mit abgesenktem Laufwerk. Das Flugzeug wurde bei Kriegsende von den Briten erbeutet.

ARADO Ar 232 „TATZELWURM“ – der erste Kampfzonen-Transporter der Welt

Von Karl Kössler (ADL)

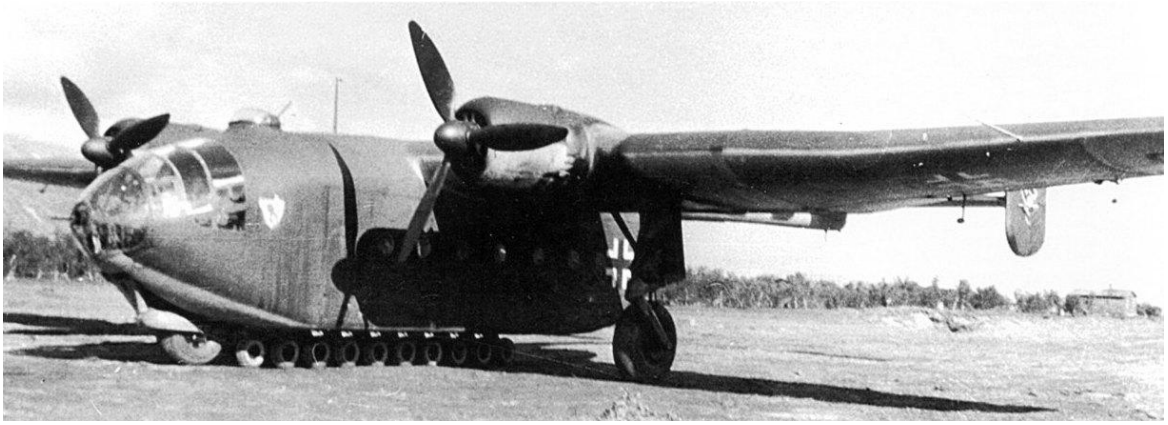
Durchgesehene und ergänzte Fassung der Erstveröffentlichung in JET+PROP Nr. 1 - 3 / 1996

Teil 2: Im Dienst bei der Luftwaffe

Einsatz in der Arktis und bei der „Aradostaffel“ 7./Erg.TG

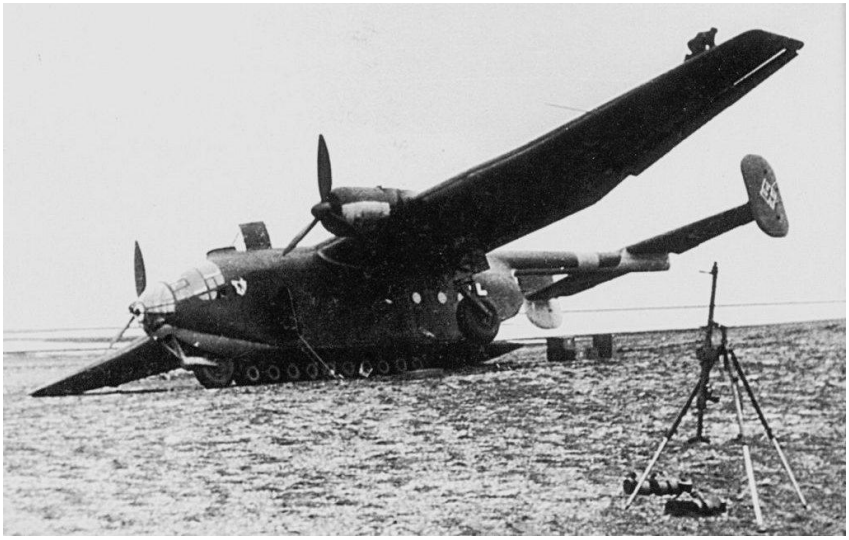
Wie sieht es nun mit der militärischen Verwendung der Ar 232 aus? Einem Flugzeug wie der Ju 52 konnte diese Neuentwicklung niemals den Rang ablaufen, dazu kam sie viel zu spät und mit viel zu wenig Stücken zum Einsatz. Dennoch haben die wenigen Flugzeuge beachtliche Leistungen erbracht, wie z.B. aus dem Kriegstagebuch des TG.5 [24] hervorgeht.

Ein Flugzeug, die A-010, TC+EG, wurde anscheinend sofort nach Abschluß der Werkserprobung der in Nordnorwegen eingesetzten Wettererkundungsstaffel 5 zugeteilt. Der mit dem Ritterkreuz ausgezeichnete Oberleutnant Rudolf Schütze holte das Flugzeug am 17.7.1943 in Brandenburg ab und überführte es anschließend über Oslo und Drontheim-Vaernes nach Banak. In den darauffolgenden Wochen führte er damit einige besonders schwierige Flüge in den nördlichen Regionen aus, die im Buch „Wetterflieger in der Arktis 1940-1944“ von den Autoren Schwerdtfeger/Selinger genau beschrieben sind. Leider verunglückte dieser besonders erfahrene Wetterflieger mit dem Flugzeug schon am 26.8.1943 tödlich, als er es nach Deutschland überführen wollte. Beim Versuch einer Notlandung, vermutlich nach Ausfall eines Motors, berührte das Flugzeug bei Drageidet unweit Banak einen Berghang und ging in Flammen auf. Alle Insassen kamen ums Leben.



Die Ar 232 A-010 von Oblt. Schütze bei der Westa 5 in Norwegen. (Slg. Selinger)

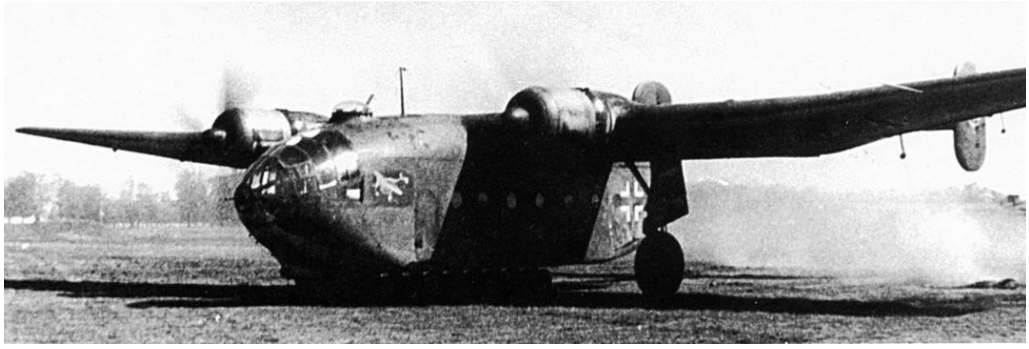
Mißgeschick der Ar 232 A-010 bei der Landung auf dem Südkap von Spitzbergen. Der Schaden konnte glücklicherweise vor Ort behoben werden. (Slg. Selinger)



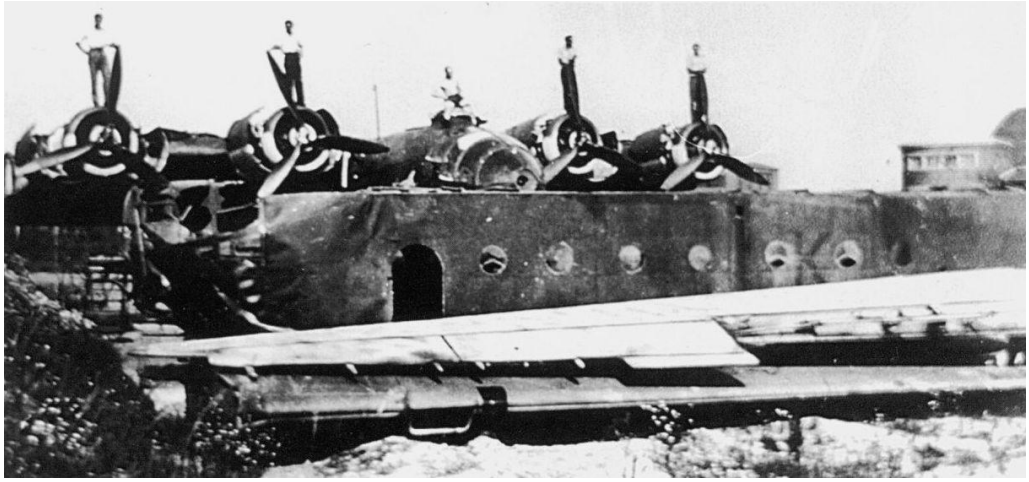
Die erste und einzige geschlossene Einheit, die vollständig mit Ar 232 ausgerüstet wurde, war die 7./Erg.TG. (Ergänzungs-Transportgeschwader). Ihre Aufstellung, in Schönwalde bei Berlin, wurde anscheinend bereits im Juni 1943 befohlen, wahrscheinlich am 15. Als erster Staffelkapitän war der von der III./TG 1 kommende Ritterkreuzträger Hptm. Walter Meltzer eingesetzt worden, der aber, zusammen mit dem Gruppenkommandeur der I./Erg.TG., Major Kurt Wendorff, bereits am 15.8. bei einem Probeflug mit der Ar 232 A-03, VD+YC, in Schönwalde tödlich verunglückte [25]. Mit ihnen starben Oblt. Helmut Jardon, Offz.z.b.V., Ofw. Albert Klenk, Bordmechaniker, und Uffz. Heinrich Gräf, Bordfunker, alle von der 7./Erg.TG.

Meltzers Nachfolger wurde Major Josef Belz, ebenfalls Ritterkreuzträger der Transportflieger. Während er und noch einige weitere Angehörige der Staffel, darunter der bereits erwähnte Ofw. Max Limbrecht, bereits im Werk auf das neue Muster eingewiesen wurden, konnte erst im Dezember 1943 mit einem Flugzeug, der A-02, in Schönwalde die Einsatzschulung der anderen Besatzungen begonnen werden. Noch im selben Monat wurde die Staffel nach Eger verlegt. Dort erhielt sie im Januar drei weitere Maschinen (A-06, A-09 und B-06) und nochmals zwei im Februar 1944 [26]. Bei den letzten beiden müßte wenigstens eine weitere B gewesen sein, mit größter Wahrscheinlichkeit die B-05.

Ritterkreuzträger Major Josef Belz, Staffelkapitän der 7./Erg.TG, hier noch als Hauptmann.

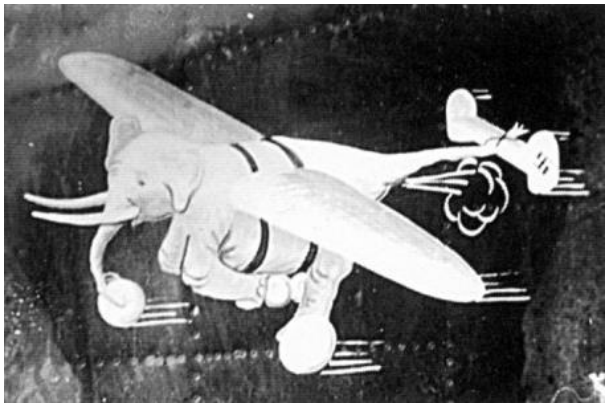


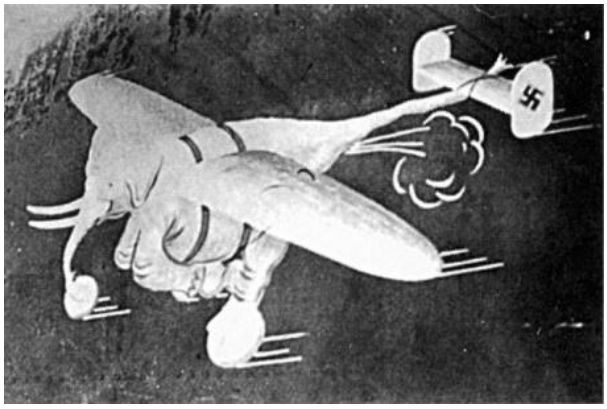
(oben): *Eine Ar 232 A, wahrscheinlich die A-06, Verbandskennzeichen L5+BR, im Mai 1944 in Eger nach Rückkehr von einem Einsatz im Osten.*
(unten): *Eine in Eger offensichtlich nach einem Unfall abgewrackte Ar 232 B. Nach dem noch lesbaren Teil des Stammkennzeichens KI+Z kann es sich nur um die B-01 (KI+ZT) handeln, die nach dem Motorbrand am 3.8.1943 offensichtlich wieder aufgebaut worden war.*



Die bisherigen Stammkennzeichen (Stkz.) wurden von Anfang Februar 1944 an durch die neuen Verbandskennzeichen (Vkz.) L5+AR bis FR ersetzt. Mit Sicherheit zuzuordnen sind davon AR der A-02, BR der A-06 und CR der A-09. DR erhielt die B-06 und ER die zweite Ar 232 B, eben vermutlich die B-05. Dieser Schluß ist möglich, weil die zu uns gelangten sowjetischen Aufnahmen des bruchgelandeten Flugzeugs zeigen, daß es auf beiden Rumpfseiten das zusammen mit den Vkz. eingeführte Staffelabzeichen gehabt hat, also ohne Zweifel zu den sechs Stammflugzeugen der Aradostaffel gehört haben muß. FR schließlich bekam vermutlich die A-08, die vorher bis zum 3.2.1944 in Rechlin zur Erprobung gewesen war und erst am 18.2. von Major Belz selbst als letztes Flugzeug, bereits mit diesem Kennzeichen versehen, von Brandenburg nach Eger überführt worden war.

Das recht originelle Staffelabzeichen (siehe nachstehende Bilder) war ein mit einem aufgeschnallten Flügelpaar und mit Rollschuhen versehener Elefant, der mit seinem ausgestreckten Schwanz das Doppelleitwerk hielt. Anscheinend freihändig aufgemalt, zeigen sich so kleine Unterschiede bei den einzelnen Maschinen.





Das Staffelabzeichen der 7./Erg.TG, der fliegende Elefant – mit kleinen Unterschieden, weil freihändig aufgemalt.

Auf jeden Fall wurde die Staffel am 5.3.1944 mit sechs Flugzeugen von Eger nach Warschau-Okecie befohlen, wo sie dem TG.5 unterstellt wurde [24]. Von dort aus flogen die Flugzeuge in den folgenden Monaten Transporte, vorwiegend nach Odessa, aber auch bis zur Krim, an deren Räumung sie später beteiligt waren. Auf dem Rückweg wurden meist Verwundete mitgebracht. Dabei ging die A-02, L5+AR, mit der Besatzung Uffz. Leo Weiß (FF), Uffz. Helmut Marock (2.FF), Uffz.Adolf Trost (BF), Uffz. Heinz Israel (BM) und Fw. Franz Poque am 29.3.1944 auf dem Weg von Odessa nach Lemberg verloren und blieb vermißt. Während dieser Zeit muß ein Flugzeug, die L5+FR (vermutlich A-08), offensichtlich an das kurz vorher gebildete KG 200 überstellt worden sein, denn damit führte Ltn. Lothar Sieber zwischen dem 1. und dem 9.4.1944 von Finsterwalde aus eine Erprobung mit Außenlandungen durch. Sieber, dessen Name in der Literatur oft fälschlich mit „Siebert" angegeben wird, ist übrigens derselbe Pilot, der dann rund ein Jahr später beim ersten bemannten Startversuch der Ba 349 „Natter" ums Leben kam.

Am 13.4.1944, nach dem Fall von Odessa, verlegte die Staffel, zusammen mit anderen Verbänden des TG.5, von Warschau nach Zilistea in Rumänien, um bei der weiteren Räumung der Krim kürzere Anflugwege zu haben. Über Kecskemet kehrte die Einheit Mitte Mai mit 5 Flugzeugen Ar 232 nach Eger zurück und schied aus dem Verband des TG 5 aus. Hier fällt auf, daß diese Zahl trotz Abstellung der L5+FR an das KG.200 und trotz des Verlusts der L5+AR in den Bestandsmeldungen zu finden ist. Das kann ja nur heißen, daß die Staffel im März oder April 1944 ein weiteres Flugzeug Ar 232 B erhalten haben muß, dessen Zugang aber nicht vermerkt worden ist.

Die Ar 232 B-09 bei der Zwischenlandung in Keczkemet am 14.5.1944. Dieser ungewöhnliche Vogel fand bei den ungarischen Luftwaffenangehörigen großes Interesse.

Die Ar 232 B-06 der 7./Erg.TG, Stammkennzeichen L5+DR, in Zilistea (Rumänien) im April 1944.

Eingliederung in die Transportfliegerstaffel 5, später umbenannt in 14./ TG 4

Kurz darauf wurden die Flugzeuge Ar 232 nach Mühldorf überführt und mit einem Teil des Personals der dort liegenden Tr.fl.st.5 eingegliedert. Die 7./Erg.TG selbst aber begann, wieder in Schönwalde, auf Ju 352 umzurüsten. Maj. Belz mußte die weitere Führung seiner Staffel an Hptm. Graf übergeben und wurde selbst nach Altenburg versetzt, wo er die dortige Jagdfliegerschule als Kommandeur übernahm.

Oblt. Gerhard Wasserkampt, der Mühldorfer Staffelkapitän, schreibt in einem, allerdings erst nach Kriegsende verfaßten Bericht, daß er vier Ar 232 B-0 und zwei A-0 übernommen hätte, also sechs Flugzeuge. Diese Zahlen erklären sich nur dadurch, daß Hptm. Behrendt, Stellvertreter von Maj. Belz, noch während des Aufenthalts in Kecskemet eine neue Ar 232 B, die schon erwähnte B-09, aus Brandenburg geholt hatte. Dieses Flugzeug erhielt nach seinem Eintreffen in Mühldorf aber sofort ein Kennzeichen der Tr.fl.st.5, nämlich J4+UH (siehe nachstehendes Bild). Das ist auch der Grund, warum es nicht mehr den fliegenden Elefanten als Abzeichen aufgemalt bekam. Auch die anderen 5 Flugzeuge scheinen dann ebenfalls auf J4 umgestellt worden zu sein und die anschließenden Flugzeugbuchstaben von V bis Z bekommen zu haben.

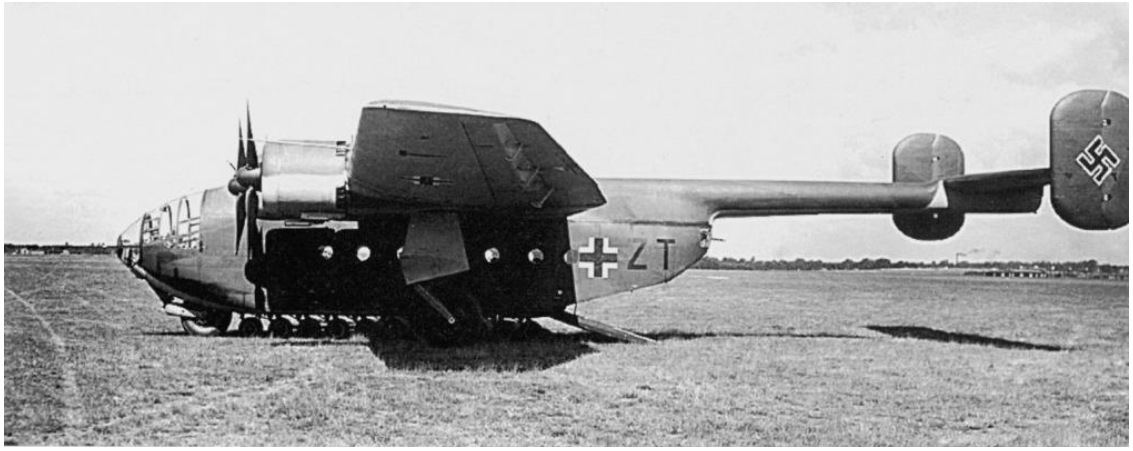
Außer Einweisungen und Umschulungen sind anscheinend mit den Arados in den zwei darauffolgenden Monaten Einsätze von Mühldorf aus nicht mehr geflogen worden. Der zunehmende Kraftstoffmangel machte sich offenbar bemerkbar. Mit insgesamt 8 bei den Verbänden befindlichen Ar 232 war übrigens zu dieser Zeit laut Luftwaffenbetriebsstatistik vom 31.7.1944 die größte Zahl von Flugzeugen dieses Musters gleichzeitig im Einsatz. Dieselbe Zahl war allerdings schon einmal, im März 1944, erreicht worden. Bisher nicht festzustellen war, welcher Verband, neben dem KG.200 mit einer Ar 232, das achte Flugzeug in seinem Bestand hatte.

Die Ar 232 B-09 nach ihrer Ankunft in Mühldorf, wo sie das Kennzeichen J4+UH erhielt.

Mit der Umbenennung der Staffel in 14./ TG.4 änderten sich im August nochmals die Kennzeichen aller ihrer Flugzeuge von bisher J4+.H in G6+.Y, wobei die sechs Arados ihre Flugzeugbuchstaben von U bis Z offensichtlich behalten haben, also jetzt G6+UY bis ZY hießen.

Die zweimaligen Umbenennungen machen das ohnehin mangels Unterlagen schon schwierige Bestimmen der einzelnen Flugzeuge fast unmöglich. Diese Unsicherheit ließ sich bisher leider nicht beseitigen, doch vielleicht kann der eine oder andere Leser etwas zur Klärung beitragen. Kennzeichen, welche zwar mit großer Wahrscheinlichkeit bestimmten Flugzeugen zuzuordnen sind, wofür aber der endgültige Nachweis noch fehlt, sind in der Zusammenstellung am Ende des Berichts in roter Farbe gesetzt.

Ende August wurden drei Ar 232 nach der Bestandsmeldung „an andere Verbände“, vermutlich aber eher zur Überholung, abgegeben, von wo sie dann im Oktober zurückkamen. Im September ging ein weiteres Flugzeug an einen anderen Verband. Gemeint sein kann damit eigentlich nur die B-05, die in den letzten Augusttagen mit ihrer Besatzung zum KG.200 ging, vorerst aber wohl nur als Abordnung.



Seitenansicht der Ar 232 B-01 KI+ZT. Gut zu sehen ist die heruntergeklappte Laderampe zur Aufnahme des Transportguts.

Bei der 1./KG.200 war laut Stärkemeldung vom 31.5.1944 eine Ar 232 vorhanden, die aber zwischen dem 20.6. und dem 31.7. als nicht einsatzklar bezeichnet wurde. Dies kann eigentlich nur das Flugzeug sein, mit dem dort Lt. Sieber geflogen ist, die A-08 L5+FR. Sie war es offensichtlich auch, die für den ersten Anlauf zur Durchführung des sogenannten „Unternehmens Zeppelin" verwendet wurde. Hinter diesem Decknamen verbarg sich der Plan, Stalin durch zwei russische Agenten umbringen zu lassen. Dieser erste Flug bis nahe Moskau mußte ohne Erfolg abgebrochen werden, weil die Besatzung, Uffz. Bruno Davids als FF und Lt. Paul Goldstein als Kommandant, im Zielgebiet dichten Bodennebel vorgefunden hatte. Nach einigen vergeblichen Landeanflügen drehte sie unverrichteter Dinge wieder um. Bei der notwendig gewordenen Zwischenlandung in Minsk knickte ein Hauptfahrwerk ein. Die genaue Untersuchung ergab, daß eine der Stützstreben angesägt war. Der Nebel hatte somit Besatzung und Flugzeug vor dem sicheren Ende bewahrt.

Nach behelfsmäßiger Reparatur mußte der Rückflug mit ausgefahrenem Fahrwerk zum Ziel Brandenburg angetreten werden. Unterwegs zwang ein Motorausfall noch zu einer Notlandung bei Zareby in Polen. Ein dabei aufgenommenes Foto [27] läßt das Abzeichen des fliegenden Elefanten erkennen, ein Hinweis mehr, daß es sich um das oben genannte Flugzeug A-08 gehandelt haben muß. Schwierigkeiten bereitet lediglich das dort angegebene Datum dieses Einsatzes, Ende Juni/ Anfang Juli fiele nämlich genau in die Zeitspanne, in welcher die A-08 als nicht einsatzklar gemeldet war.

Bruchlandung der Ar 232 B-05 beim zweiten Versuch des „Unternehmens Zeppelin“, westlich von Moskau.

Das Flugzeug, das dann beim zweiten Anlauf traurige Berühmtheit erlangte, war die B-05, Stammkennzeichen KI+ZX, Verbandskennzeichen anscheinend noch immer L5+ER. Dieser zweite Versuch kam zwar weiter als der erste, das Flugzeug mit der Besatzung Ofw. Helmut Vierus (FF), Fw. Gerhard Tiedt (Beob.), Uffz. Gerhard Haberecht (BF), Uffz. Wilhelm Braun (BM), Uffz. Gerhard Schneider (BS) und Ogefr. Eugen Hetterich (1.Wart), machte aber Bruch, als es am 4.9.1944 bei Nacht in der Nähe der Ortschaft Kuklow, etwa 150 km westlich von Moskau, zu landen versuchte [28]. Die beiden Agenten dürften sich mit dem dazu mitgeführten Beiwagen-Motorrad auf den Weg zu ihrem Ziel gemacht haben, fielen aber anscheinend bei einer Kontrolle auf und wurden verhaftet. Ofw. Vierus und seine Kameraden werden vermutlich auch nicht sehr weit gekommen sein, falls sie sich überhaupt von der Landestelle entfernt haben, in der vagen Hoffnung, vielleicht durch ein anderes Flugzeug abgeholt zu werden. Von keinem von ihnen, mit Ausnahme von Ofw. Vierus, tauchte später irgendein Lebenszeichen mehr auf. Diesem war es zwar gelungen, sich bis etwa 150 km vor Riga durchzuschlagen, wo er aber am 30.9. doch noch gefangen wurde. Nach vielen Verhören wurde er zum Tod

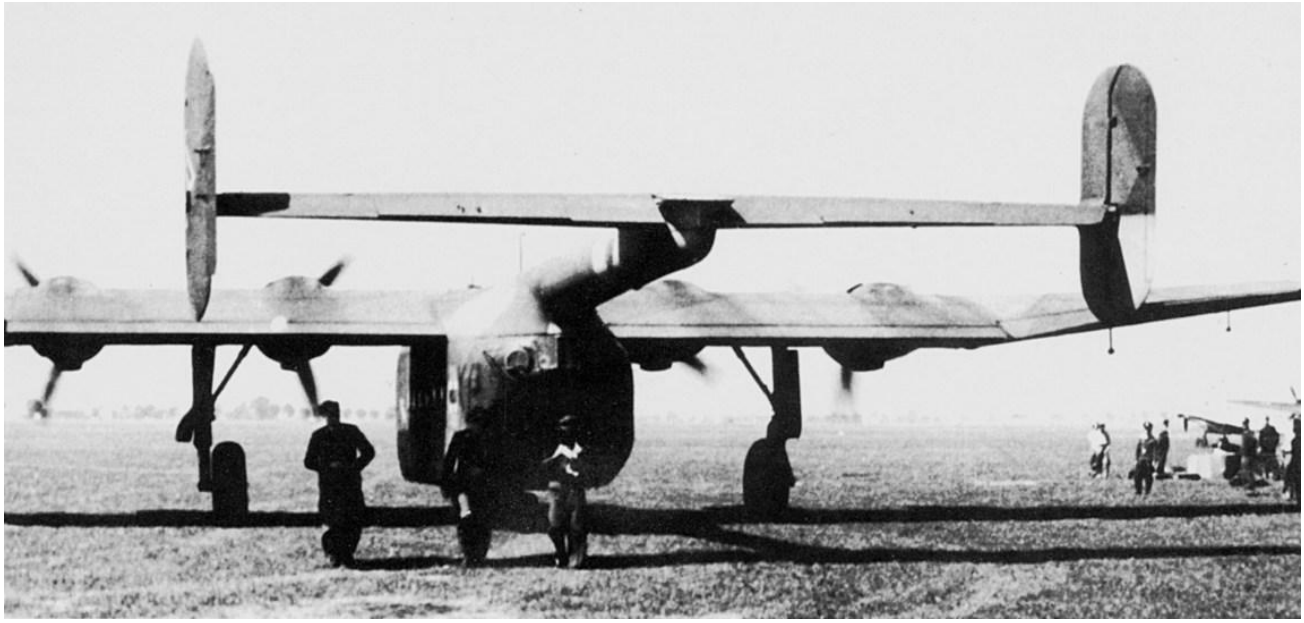
durch Erschießen verurteilt, aber erst am 22.9.1945 erschossen. Nach dem Krieg wurde er zwar von sowjetischer Seite rehabilitiert, was ihn aber nicht wieder lebendig machte.

In der Stärkemeldung der 1./KG.200 vom Stichtag 10.9.1944 ist keine einzige Ar 232 mehr aufgeführt. Das wäre z.T. zwar durch den Verlust der B-05 erklärbar, läßt aber trotzdem die Frage nach dem Verbleib der kurz vorher dort noch eingesetzten A-08 offen.

Ofw. Helmut Vierus, Flugzeugführer beim „Unternehmen Zeppelin".

Den übrigen, noch vorhandenen Ar 232 wurde bald darauf, dank ihrer Geländeunabhängigkeit, von der Luftwaffenführung ein anderer, vom Üblichen weit abweichender Auftrag zugedacht. Sie hätten von Anfang November 1944 an hinter den sowjetischen Linien landen sollen, um eine von der Front überrollte Kampfgruppe unter der Führung des Oberstlt. Scherhorn zu versorgen und auf dem Rückweg die Verwundeten und nicht marschfähigen Soldaten mitzunehmen. Für die Vorbereitung dieser Flüge nahm eine von Mühldorf kommende Ar 232 (Ofw. Hans-Georg Boldt mit der B-09, G6+UY), bei einer Zwischenlandung in Altenburg am 29.10., Major Belz, den früheren Staffelkapitän, auf und brachte ihn nach Groß-Schiemanen in Ostpreußen. Er sollte wohl, als mit der Arado am besten vertraut, beim geplanten Unternehmen zumindest beratend tätig sein. Doch schon beim ersten Erkundungsflug, bei dem er als Beobachter in einer vom Staffelkapitän der 2./KG.200, Oblt. Fritz Reese, gesteuerten He 111 mitflog, verunglückte die Maschine bei der Heimkehr am 2.11.1944, wobei neben Major Belz auch Oblt. Reese, der Bordmechaniker Ofw. Otto Röhrig und der Bordfunker Ofw. Herbert Althoff ums Leben kamen. Nur der mitfliegende Absetzer, Fw. Max Friedel, und der Bordschütze Uffz. Alfred Schramm kamen verletzt davon.

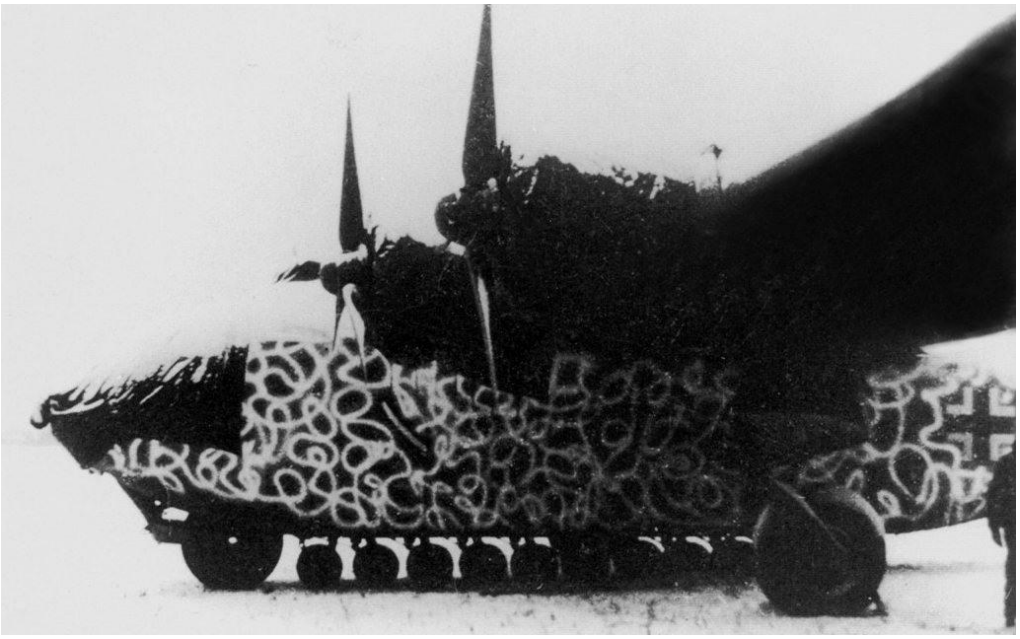
Im Laufe des Monats November 1944 wurde dem Kommando nach den Bestandslisten eine weitere Ar 232 zugeteilt. Dies könnte das Flugzeug B-011 sein, das, wie bereits erwähnt, in diesem Monat als an die Luftwaffe abgeliefert gemeldet wurde. Es könnte aber auch die B-04 gemeint sein, mit welcher der Kommandoführer, Hptm. Behrendt, von Sagan kommend, am 7.11. 1944 in Groß-Schiemanen landete. Diese noch mit ihrem Stkz. KI+ZW fliegende Maschine war bis dahin beim Werk als Versuchsflugzeug für die Weiterentwicklung Ar 432 gewesen. Es wäre deshalb denkbar, daß sie bereits zumindest die dafür vorgesehenen Außenflügel aus Holz hatte.

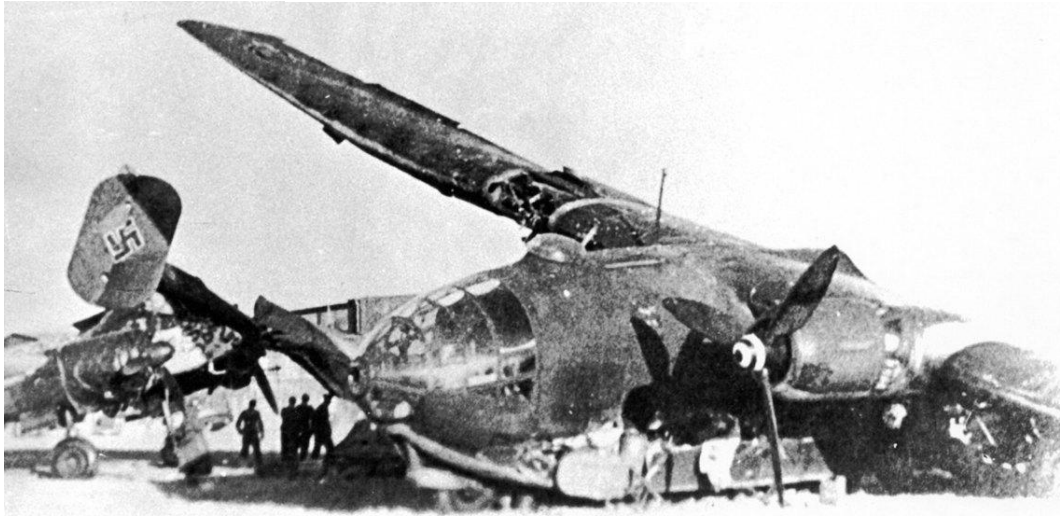


Mühldorf Sommer 1944. Die Ar 232 B-09 hat noch ihr Stammkennzeichen GD+XP und besitzt zur Abwehr nach hinten jetzt zwei zur Seite verschobene Linsenlafetten.

Den ersten Einsatz einer Ar 232 flog in der Nacht zum 9 .Dez. 1944 Ofw. Limbrecht mit seiner Besatzung und dem Flugzeug G6+YY. Die weitere Existenz der Kampfgruppe, die wahrscheinlich bald von den Sowjets aufgerieben worden war, wurde von diesen der deutschen Führung in einem Funkspiel vorgegaukelt, so daß man für die notwendige „Versorgung" alle Mittel aufwendete. Neben den Arados wurden dafür bis zum Februar 1945 auch He 111 eingesetzt. Alle Flugzeuge warfen ihre Ladung über dem Gebiet ab, in dem die wohl längst nicht mehr vorhandene Kampfgruppe immer noch vermutet wurde. Diese Flüge, für deren Durchführung die 2./KG.200 zuständig war und deren Einsatzführung bei Hauptmann Wasserkampf lag, liefen unter dem bezeichnenden Namen „Rennstrecke". Dabei ging am 14.12.1944 die A-06, vermutlich G6+VY, verloren, als sie nach einem dieser Versorgungsflüge bei der Landung in Jesau mit einer abgestellten Ju 88 zusammenstieß (siehe nachstehendes Bild). Bis auf den Bordschützen, Uffz. Eugen Geiser von der 14./TG.4, der dabei ums Leben kam, ging der Unfall für Oblt. Deichelbohrer und die übrigen Besatzungsmitglieder glimpflich ab. Am 15. und 16. Februar 1945 fanden anscheinend die letzten dieser Flüge statt, allerdings schon vom Flugplatz Stolp-Reitz aus [30,31].

Eine auf der „Rennstrecke“ eingesetzte Ar 232 B mit behelfsmäßiger Wintertarnung.





Bei der Landung in Jesau am 14.12.1944 ging die Ar 232 A-08 durch Zusammenstoß mit einer Ju 88 zu Bruch. Das ursprüngliche Staffelabzeichen ist bereits übermalt.

Einsätze beim KG 200

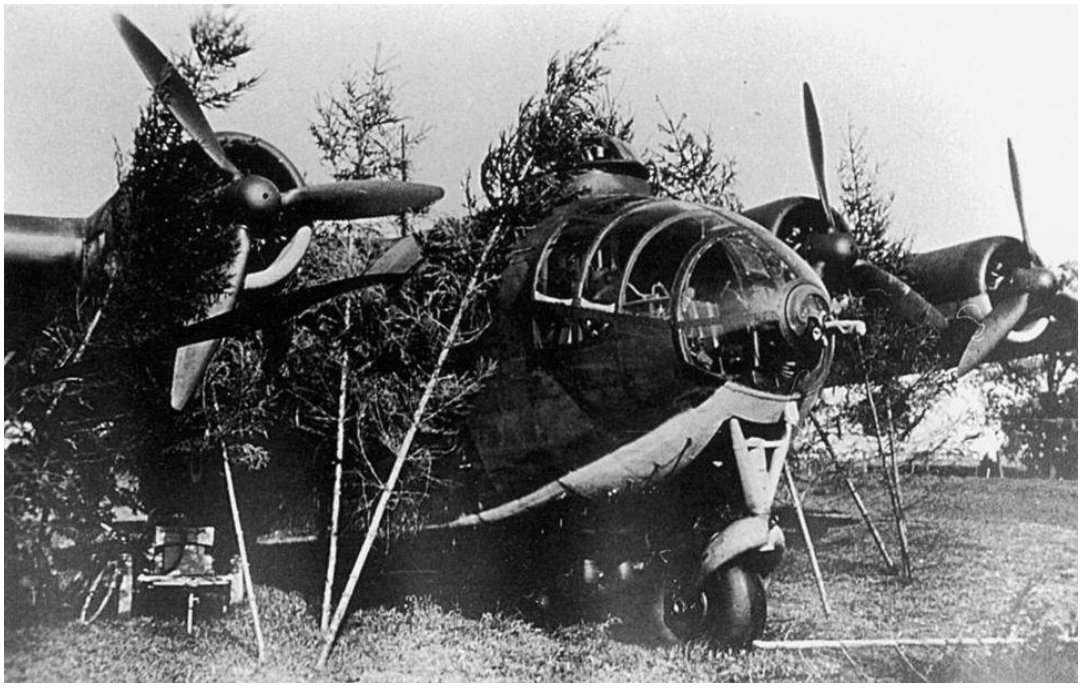
Die noch übrigen vier (oder fünf) Ar 232, bis auf eine alle der Ausführung B, verlegten Anfang März zunächst nach Tutow, wo sie endgültig in die 1./KG 200 eingegliedert wurden und vermutlich auch deren Kennzeichen erhielten (A3+QB, RB und SB, vielleicht auch noch TB, obwohl das letzte in Flugbüchern bisher nicht zu finden war). Diese Übernahme dürfte zusammenhängen mit der bereits am 30.1.1945 befohlenen Auflösung der IV./TG.4, deren Vollzug bis zum 1.3.1945 zu melden war.

In Tutow trennten sich die letzte zweimotorige Maschine und eine der viermotorigen von den anderen. Sie wurden beide, aus unbekannten Gründen, nach Hildesheim zum Liegeplatz der I./KG.200 befohlen, wobei Hptm. Behrendt mitflog. Diese zwei Flugzeuge wurden, wie auch die übrigen Maschinen der Gruppe, darunter drei B-17 und eine B-24, Anfang April von Hildesheim nach Fürstenfeldbruck befohlen, wo aber, wegen eines kurz zuvor erfolgten schweren Luftangriffs, nicht gelandet werden konnte. So wichen die beiden Arados, unabhängig voneinander, nach Mühldorf aus, auf ihren früheren Liegeplatz. Bei der zweimotorigen war unterwegs noch eine Notlandung fällig, die bis zur Behebung der Störung und der kleinen Beschädigungen zwei Tage kostete.

Von Mühldorf aus wurde die viermotorige, mit dem FF Ofw. Boldt, am 19. April nach Manching bei Ingolstadt geschickt, wie sich BM Fw. Josef Hiermeier erinnert. Nicht weit von dort, bei Schelldorf, war eine der B-17, mit der Besatzung des FF Ofw. Johannsen, nach Beschuß durch eigene Flak beim Versuch einer Notlandung zu Bruch gegangen, wobei neben dem Flugzeugführer drei weitere Besatzungsmitglieder ums Leben gekommen waren. Nur drei hatten verletzt den Unfall überlebt. Die Arado-Besatzung sollte die Reste der Ladung der B-17 abholen und nach Mühldorf bringen.

Dort erreichte beide Flugzeuge noch der Befehl, am 23. April 1945 Versorgung für einen eingeschlossenen Flugplatz in der Nähe von Agram (heute Zagreb) zu fliegen, wobei die Ladung aber nur abgeworfen werden konnte. Nach ihrer Rückkehr wurden beide Maschinen am Rande des Flugplatzes von Mühldorf abgestellt. Zumindest eine davon scheint einem verheerenden, lang anhaltenden Tieffliegerangriff am 26. April zusammen mit den vielen anderen dort stehenden Luftwaffenflugzeugen zum Opfer gefallen zu sein. Die andere, zweimotorige, wurde schließlich beim Herannahen der Amerikaner vom Flugzeugführer, Fw. Emil Urig, in Brand gesteckt [32].

In Mühldorf getarnt abgestellte Ar 232 B. Wegen des fehlenden Staffelabzeichens am Bug handelte es sich vermutlich um die B-09.



Von Tutow aus wurden gegen Ende April die letzten Einsätze zur Versorgung der Heeresverbände geflogen, welche den sich schließenden Ring der sowjetischen Truppen um die Reichshauptstadt sprengen sollten. Dazu scheinen die Arados jedoch bereits der sonst mit Ju 352 ausgerüsteten Großraum-Transportstaffel unter Major Mauss zugeordnet gewesen zu sein.

So sollte, in der Nacht zum 25. April, Ofw. Max Limbrecht mit seiner Besatzung noch einen Versorgungsauftrag für die 9. Armee in den Südosten von Berlin fliegen. Ein Feldflugplatz, Friedersdorf östlich von Königswusterhausen, war sein Ziel. Dort war aber weit und breit nichts von den verabredeten Landelichtern zu sehen. Limbrecht entschloß sich daraufhin, mit seiner Ar 232 B, A3+SB, unverrichteter Dinge wieder nach Tutow zurückzufliegen. Auf diesem Weg wurde er von einer vorgeschobenen Radareinheit der RAF erfaßt, die bei Osterburg, etwa 20 km nördlich von Stendal saß. Von ihr wurde eine Mosquito XIII der 409. Squadron, einer kanadischen Nachtjägereinheit, die von Rheine aus zu einem Überwachungsflug gestartet war, auf das deutsche Flugzeug angesetzt.

Diese griff die Arado, welche die Kanadier übrigens für eine Ju 290 hielten, nach längerer Beobachtung an. Limbrecht konnte, nachdem es in seiner Besatzung bereits einen Toten (den Bordmechaniker Helmut Krüger) und Verwundete gegeben hatte und das Flugzeug in Brand geraten war, gerade noch bei Diemitz, südlich von Rechlin, landen, bevor es mit seiner Ladung (hauptsächlich Panzerfäuste) in die Luft flog [30,32]. Limbrecht selbst, der durch einen Splitter an der linken Hüfte leicht verwundet worden war, saß vier Tage später bereits wieder am Steuer einer anderen Arado, der A3+RB, auf dem Weg von Tutow nach Großenbrode. Am selben Tag flog er nochmals nach Tutow und wieder zurück, wobei er von dort etwa 40 Frauen und Kinder mitnahm.

Ofw. Max Limbrecht, einer der erfahrensten Flugzeugführer auf der Ar 232

Die bestenfalls zwei letzten, noch vorhandenen Flugzeuge gerieten dann am 3. Mai 1945 in Großenbrode noch in einen englischen Tiefangriff, den der daran beteiligte Franzose Pierre Clostermann in seinem Buch „The big show" (zu deutsch: Die große Arena) beschreibt. Er will dort „eine Reihe von Ar 232" gesehen und angegriffen haben, wobei „zwei davon“ in Flammen aufgegangen wären. Das ist völlig ausgeschlossen. Die „Reihe" könnte, wie gesagt, aus höchstens zwei Ar 232 bestanden haben, wobei sogar diese Zahl recht wackelig ist. Es kann sich nämlich keiner der bis jetzt ausfindig gemachten, noch lebenden Beteiligten an diesen letzten Verlust erinnern.

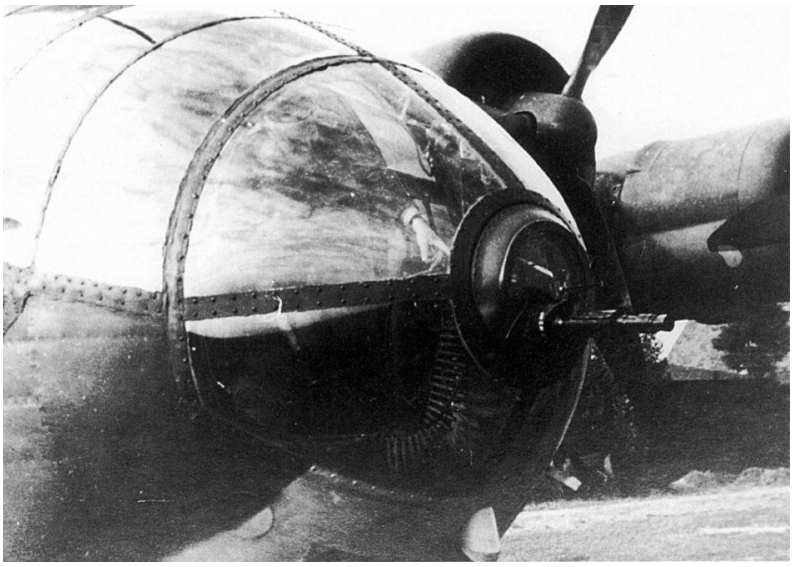
Fest steht jedenfalls, daß wenige Tage später von den in Großenbrode einziehenden Engländern nur eine einzige verwendungsfähige Arado 232 vorgefunden wurde. Es bleibt also zweifelhaft, ob bei dem Angriff überhaupt eine Ar 232 zerstört worden ist. Wenn doch, müßte es sich vermutlich um die A3+QB gehandelt haben.

Gut ist dagegen Willy Dorn im Gedächtnis geblieben, daß auf Befehl der englischen Besetzer auch von dem letzten, noch vorhandenen Flugzeug, der A3+RB, die Luftschrauben und die Querruder abgebaut werden mußten. Die Lagerbolzen der Ruder hätten sie dann weit weg geworfen, so daß die Engländer gezwungen waren, diese erst neu anzufertigen, um das Flugzeug anschließend nach England überführen zu können. Wenn diese letzte Maschine auch noch bis November 1947 vorhanden war, das Kapitel Arado 232, eines wirklich zukunftsweisenden Entwurfs, war mit dem Kriegsende unwiderruflich abgeschlossen.

Rüstsätze für Ar 232 A

Rüstsatz		Flugzeug und Werknummer									
Benennung	Bezeich-nung	A-01 003	A-02 004	A-03 005	A-04 006	A-05 007	A-06 008	A-07 009	A-08 010	A-09 011	A-010 012
Funkgeräte (Großer Rahmen)	b	x	x	x	x	x					x
Funkgeräte (Kleiner Rahmen)	c	x	x	x	x	x					
Waffenanlage	d	x				x					x
Kurssteuerung	e				x	x					x
Ausrüstung f. Verwund.-Transport	g										
Ausrüstung für Truppen-Transport	h										
Klappsitze	i	x	x	x	x	x					
Tropenausrüstung	k					x					
Schlauchboot	l										x
Kasten mit Bremsschirm	m					x					
Ausrüstung zum LS-Schlepp	n	x				x					
Ölfeuerheizung	o										x
Bordaggregat	p	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Start- und Bremssitz	q										
Laufschiene und -katze	r	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Führersitz gepanzert	s				x	x					
Waffenstandabdeckung	t	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Behälter dafür	u	x				x					
Absprunganlage für FS Jäger	v					x					
Panzerung für Schlauchboot	w	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Deckel für Schleppvorrichtung	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Schneekufe mit Rollensitz	y										
Führersitz	z	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

Anmerkung: Bis auf die Rüstsätze b, d, e, l und o der A-010, die auf Grund von Bildern des Flugzeugs und wegen seines Einsatzgebiets als mit Sicherheit eingebaut hinzugefügt wurden, entspricht diese Tabelle der im Handbuch [7] wiedergegebenen Übersicht.



Bug einer Arado Ar 232 mit gepanzerter Linsenlafette und MG 131.

Flugzeug	Stamm-kz.	W.Nr.	aus Flug-buch	Flugzeugführer	Erstflug*)	1.Verb. Kz.	2.Verb. Kz.	3.Verb. Kz.	Bemerkungen
Ar 232 V1	GH+GN	30000001	Kröger	Kröger	28.06.1942				ab 16.3.43 Kz. GH+GN, letzte Eintragung 12.1.44 Rechlin
		30000002							vermutlich Bruchzelle für statische Belastungsversuche
Ar 232 A-01	VD+YA	0100003	Kröger	Kröger	20.11.1942				6.2.43 bei E-Stelle Rechlin zerstört (Uffz. Fieg)
Ar 232 A-02	VD+YB	0100004		?	v.d.1.2.1943	L5+AR			7./ETG, 29.3.44 auf Flug von Odessa nach Lemberg vermißt (Uffz. Weiß †)
Ar 232 A-03	VD+YC	0100005	Kröger	Kröger	12.08.1943				15.8.43 abgestürzt in Schönwalde (Hptm. Meltzer †, Maj. Wendorff †)
Ar 232 A-04	VD+YD	0100006	Kröger	Kröger	12.04.1943				8.9.43 bei Transport 80% Bruch (Kuhn/E-Stelle Rechlin)
Ar 232 A-05	VD+YE	0100007	Kröger	Kröger	22.04.1943				vermutl. V2. Im Werk geblieben, letzt. Eintrag 1.5.45 (Frach), in Kaltenkirchen gesprengt
Ar 232 A-06	TC+EC	0100008	Kröger	Kröger	05.04.1943	L5+BR	G6+VY		7./ETG, 2./KG 200, 14.12.44 in Jesau Bruch (Oblt. Deichelbohrer)
Ar 232 A-07	TC+ED	0100009	Kröger	Kröger	07.04.1943				E-St.Rechlin, 23.7.43 Notlandung bei Heinde, Bruch (Ofw. Deichelbohrer), abgwrackt
Ar 232 A-08	TC+EE	0100010	Kröger	Kröger	01.06.1943	L5+FR			E-St.Rechlin, letzt. Eintrag 3.2.44 (Klein), 7./ETG ab 18.2.44, 2./KG 200, Verbl. unbek.
Ar 232 A-09	TC+EF	0100011	Dederer	Deichelbohrer	08.07.1943	L5+CR	G6+7Y		7./ETG ab 1.2.44, vermutl. Ende Apr.1945 von Besatzung in Mühldorf in Brand gesteckt
Ar 232 A-010	TC+EG	0100012		Schütze	17.07.1943				Westa 5, 26.8.43 abgestürzt bei Drageidet (Oblt. Schütze †)
Ar 232 B-01	KI+ZT	0110013	Kröger	Kröger	03.08.1943				3.8.43 70% Bruch bei Notlandung nach Motorbrand nahe Golzow; wiederaufgebaut.
Ar 232 B-02	KI+ZU	0110014	Janssen	Kunz/Janssen	15.09.1943				bis 11.1.44 in Rechlin, weiterer Verbleib unbekannt
Ar 232 B-03	KI+ZV	0110015	Janssen	Janssen	24.09.1943				nach Unfall vermutlich noch im Herbst 1943 in Eger abgewrackt
Ar 232 B-04	KI+ZW	0110016	Janssen	Kunz/Janssen	13.09.1943				vermutlich Musterflugzeug für Ar 432, ab 7.11.44 bei 2./KG 200, Verbleib unbekannt
Ar 232 B-05	KI+ZX	0110017	Janssen	Kunz/Janssen	12.10.1943	L5+ER	G6+7Y		1./KG 200, 4.9.44 Bruch bei Operation Zeppelin (Ofw. Vierus †)
Ar 232 B-06	GD+XM	0110028	Janssen	Kunz/Janssen	15.10.1943	L5+DR	G6+7Y		möglicherweise am 3.5.1945 nach Tiefangriff in Großenbrode verbrannt
Ar 232 B-07	GD+XN	0110029	Limbrecht	Limbrecht	05.12.1944		G6+YY	A3+RB	nach dem Krieg englische Beute, Ausstellung in Farnborough, verschrottet
Ar 232 B-08	GD+XO	0110030			?				bisher keinerlei Eintragungen gefunden
Ar 232 B-09	GD+XP	0110031	Behrendt	Behrendt	14.05.1944	J4+UH	G6+UY	A3+SB	25.4.45 durch engl. Nachtjäger abgeschossen bei Diemitz, Flugzeug verbrannt
Ar 232 B-010	GD+XQ	0110032	Verl.meldg.	Goedicke	?				auch als Ar 232 C oder Ar 432 bez.,14.6.44 abgestürzt bei Lärz (Dipl.Ing.Goedicke †)
Ar 232 B-011	?	?		?	?				lt. Flgz.Programm 227/1 v.15.12.44 noch fertiggest. u.abgeliefert. Verbleib unbekannt
Ar 232 B								A3+QB	Zuordnung zu W.Nr. ist unklar, B-04 oder B-06 kommen in Frage

Angaben in rot sind nicht gesichert
*) oder früheste gefundene Eintragung

Quellen

Im Text sind die nachfolgenden Quellen durch Ziffern in eckigen Klammern gekennzeichnet.

1 Vergleich von Transportflugzeugen, GL/ A-RülA v. 1.6.1942

2 Bericht "Untersuchung des Schwimmwerks Ar 232" der DVL, Institut f. Seeflugwesen, vom ? Dezember 1941

3 Flugbuch Flugbaumeister Walter Kröger, „Arado“

4 Flugbuch Hptm. Heinz Braun, E-Stelle Rechlin

5 Planungsübersicht Ar 232/432, RLM GL/ C-B 2/I Nr. 16384 gKdos vom 1.6.1943

6 Verlustlisten d. Schulen usw., Gen. Qu. m.6.Abt.

7 Handbuch Ar 232 A, Nachdruck, Verlag Udo Hafner, Ludwigsburg

8 Entwicklung der Ar 232 Grenzschichtbeeinflussung bei Arado, Forsch.ber.Nr. 1901 d. Dt. Luftfahrtforschung v.21.9.43

9 Wochenberichte der E-Stelle Rechlin, 27.6. bis 30.10.1943

10 Flugbuch Otto, Frach, Arado

11 Flugbuch Fl.Stabsing, Ernst Hirschberg, E-Stelle Rechlin

12 Schreiben Bauaufsicht des RLM bei Arado an GL/C u.a., Az.89 BAL-Ar-Neu Nr. 894/9.43 v. 15.9.1943

13 Flugbuch Ubbo Janssen, Arado

14 Flugbuch Gunther Eheim, Arado

15 Flugzeugprogramm v. 15.7.1944 nach Lieferplan 226/2

16 Brief Ernst Funk (ehemals 7./Erg.TG) vom 31.1.1989

17 Vorführungsprogramm für den 12. und 13.6.1944, B.Nr. 603/44 gKdos v. 11.6.1944

18 Bericht FBM Kröger v. 17.6.1944 geh.

19 Flugbuch Hptm. Walter Behrendt 7./ Erg.TG.

20 Protokoll St/GL/Ruk-Besprechung v. 12.5.1944, St/GL/C-B Nr. 15880/44 gKdos v. 1.6.1944

21 Schreiben Arado an RLM GL/C-Pr, Az.Sp/ Ge geh. vom 21.5.1944

22 Schreiben Arado an RLM GL/C-Pr, Az.Sp/ Ge geh. vom 1.6.1944

23 Protokoll Bespr. beim Reichsmarschall am 1.7.1944, Nr. 2476/44 gKdos vom 2.7.44

24 Kriegstagebuch TG.5

25 Verlustlisten der Verbände, Gen.Qu.m. 6.Abt.

26 Bestandsmeldungen der Verbände, Gen. Qu.m. 6.Abt.

27 Gellermann, Moskau ruft Heeresgruppe Mitte, Bernard & Graefe

28 Verlustmeldung I./KG.200 vom 7.9.1944

29 Verlustmeldung I./KG.200 vom 3.11.1944

30 Flugbuch Ofw. Max Limbrecht, z./Erg. TG, und Gespräche mit ihm

31 Flugbuch Fw. Horst Zerbe, 7./Erg.TG

32 Gespräche mit Josef Hiermeier und E. Urig

33 Brief von Mr. Russ Rivers v. 2.1.1995

Abkürzungen

BF	Bordfunker
BM	Bordmechaniker
BS	Bordschütze
Fbm.	Flugbaumeister
FF	Flugzeugführer
Stkz.	Stammkennzeichen
Vkz.	Verbandskennzeichen
Wnr.	Werknummer

Danksagung

Zum Zustandekommen dieses Artikels haben beigetragen Frau Isabella Zerbe sowie die Herren Walter Behrendt, Karl Bodach, Karl Dederer (†), Helmut Deichelbohrer (†), Willi Dorn, Gunther Eheim, Ernst Funk, Josef Hiermeier, Ernst Hirschberg, Ubbo Janssen (†), Adolf Knecht, Heinz Mönkemeyer und ganz besonders Max Limbrecht, außerdem Otto Schneider und Mr. Russ Rivers, die alle durch Überlassung von Unterlagen und Fotos, aber auch durch ihre Aussagen viel geholfen haben. Unterstützung kam auch von den Herren Horst Belz, Jan Horn, Christoph Regel und Franz Selinger. Ferner haben meine Kollegen Theodor Mohr, Günter Frost und Günther Ott die Arbeit kritisch durchgesehen und wichtige Ergänzungen beigesteuert. Ihnen allen wird hiermit gedankt.