

2. Arado-Flugzeugmodelle

Fw 190 (Jagdflugzeug)

Bis 1941 wurden im Anklamer Aradowerk in Lizenzbau die kompletten Tragflächen inklusive Lackierung angefertigt. 4 Jahre lang wurden täglich in zwei Schichten 4 Tragflächen gebaut, das bedeutet bei ca. 250 Produktionstagen ca. 4000 Tragflächen für 2000 Flugzeuge.

Die Focke-Wulf 190 wurde ab 1941 neben der Me Bf 109 als zweiter Standardjäger durch die Luftwaffe etabliert und bis Kriegsende wurden etwa 19.500 Fw 190 in verschiedenen Versionen gebaut. Bei der Fw 190 handelt es sich um einen einsitzigen, frei tragenden, ausgekragten Tiefdecker in Ganzmetall-Halbschalenbauweise. Angetrieben wurde die Fw 190 von einem, für mittlere Flughöhen ausgelegten, doppelreihigen luftgekühlten Sternmotor des Modells BMW 801. Spätere Versionen fanden zudem flüssigkeitsgekühlte Zwölfzylinder-V-Motoren der Typen Daimler-Benz DB 603 und Junkers Jumo 213 Verwendung, die wegen ihrer größeren Baulänge eine Verlängerung der hinteren Zelle erforderten und sich für den Betrieb in höheren Höhenlagen eigneten. Die Tragflächen bauten auf zwei durchgehenden Holmen auf, an denen die Flügelspitzen, die Tragflächenvorderkanten sowie die Landeklappen und Querruder mit fixer Trimmung angebracht waren. Höhen- und Seitenruder besaßen einen aerodynamischen Hornausgleich und fixe Trimmklappen. Bewaffnet war die Fw 190 mit zwei 7,92-mm-MG 17 mit je 900 Schuss über dem Motor, zwei 20-mm-MG151/20E mit je 250 Schuss, die gesteuert durch den Propellerkreis schossen, in den Flügelwurzeln und zwei 20-mm MG151/20E mit je 90 Schuss, die ungesteuert am Propellerkreis vorbeischossen, in den äußeren Flügeln. Ihre Reichweite betrug ohne Zusatztanks bei Sparleistung rund 800 km. Neben ihrer Verwendung als Jagdflugzeug wurden auch Versionen als Nachtjäger, Erdkampflugzeug, Jagdbomber und Aufklärer konzipiert und eingesetzt.

Ar 196A-5 (Seeüberwachungsflugzeug)

Im Aradowerk Anklam wurden für die Ar 196A-5 Tragflächen, Querruder, Schwimmer, Bombenträger und Landeklappen angefertigt.

Die Ar 196 wurde als einmotoriger Tiefdecker mit Schwimmern konzipiert und avancierte zum Standard-Katapult-Bordflugzeug der Großkampfschiffe und zum bedeutendsten Schwimmerflugzeug Deutschlands im Zweiten Weltkrieg. Das Einheitstriebwerk war der luftgekühlte Sternmotor BMW 132K mit Kraftstoffeinspritzung und 960 PS Leistung. Hauptsächlich wurde die Ar 196 als Bordflugzeug eingesetzt und ferner als Aufklärer und U-Bootjäger verwendet. Ihre Reichweite betrug ohne Zusatztanks rund 700 km. Im August 1944 wurden die letzten Ar 196 an die Luftwaffe geliefert. Zwischen 1939 und 1944 wurde die Ar 196 mit circa 400 Maschinen hauptsächlich in Warnemünde produziert.

Me Bf 109 (Kampfflugzeug)

Für die Me Bf 109 fertigte man in Lizenzbau im Aradowerk Anklam diverse Teile an. Eine nähere Bestimmung dieser Teile ist nicht möglich.

Bei der Messerschmitt Bf 109 handelt es sich um ein einsitziges deutsches Jagdflugzeug der deutschen Luftwaffe. Konzipiert wurde die Me Bf 109 als ein Tiefdecker-Jagdflugzeug, das sich durch eine geschlossene Pilotenkanzel, Einziehfahrwerk und eine Ganzmetallkonstruktion von Rumpf und Tragflächen auszeichnete. Die Messerschmitt Bf 109 wurde im Laufe ihrer Entwicklung mit einer Vielzahl von Motoren ausgestattet. Auf den Rolls-Royce Kestrel, der den ersten Prototypen antrieb, folgte der Junkers Jumo 210, der seinerseits vom DB 600 und dessen Nachfolgern DB 601 und DB 605 abgelöst wurde. Die Bewaffnung der Messerschmitt Bf 109 variierte je nach Version. Standardmäßig war die Me Bf 109 bewaffnet mit zwei 7,92-mm-MG 17 über dem Motor mit je 500 Schuss und einer 20-mm-Maschinenkanone MG 151/20, die durch die Propellernabe feuernnd 150–200 Schuss Munition besaß. Ihre Reichweite betrug ohne Zusatztanks rund 800 km. Über ihre ursprüngliche Bestimmung hinaus kam sie in diversen Varianten wie als Jagdbomber, Nachtjäger und Aufklärer zum Einsatz. Mit rund 33.300 Maschinen ist die Messerschmitt Bf 109 das meistgebaute Jagdflugzeug der Geschichte.

Ar 232B-0 (Transportflugzeug)

In Anklam wurden die Seitenflächen und -ruder, das Querruder, die Fowler außen und die kompletten Außenflügel angefertigt.

Die Ar 232 ist ein freitragender Schulterdecker, der ganz aus Metall gefertigt wurde und der als eines der ersten deutschen Flugzeuge mit einem teilweise einziehbaren Bugrad-Fahrwerk ausgestattet war. Der große, geräumige Rumpf mit etwa quadratischem Querschnitt, oben halbkreisförmig abgerundet, enthielt vorne den Führerraum mit zwei Sitzen, von denen der linke, der Führersitz, im Rüstsatz auch gepanzert sein konnte. Der Frachtraum hatte die Maße von 6,6 m Länge, 2,3 m Breite und 2,0 m Höhe. Zum Beladen war am Heck eine zweiteilige, hydraulisch zu betätigende Ladeklappe eingebaut, die in geschlossenem Zustand Teil der Außenwand war. Für sperrige Güter, die nicht durch die Ladeluke passten, konnte das komplette Heckteil abgeschraubt werden. Die Reichweite der Ar 232 betrug rund 1500 km. Bewaffnet war die Ar 232 mit einem MG 81Z oder MG 131 im Bug, einem MG 81Z oder MG 151/20 im Rücken und einem MG 81Z oder einem bis zwei MG 131 im Heck. Die Besatzung betrug 2-4 Mann.

Ju 88 (Kampfflugzeug)

Für die Ju 88 fertigte man im Anklamer Aradowerk in Lizenzbau die Bombenträger an.

Die Ju 88 war eines der Standard-Kampfflugzeuge der Luftwaffe des Deutschen Reiches. Die ursprünglich als schneller Horizontal- und Sturzkampfbomber konzipierte Maschine wurde mit diversen Modifikationen auch als Fernbomber, Torpedobomber, Minenleger, See- oder Fernaufklärer, zur Wetterbeobachtung, als Zerstörer, Nachtjäger, Panzerjäger oder als Tiefangriffsflugzeug eingesetzt. Mit rund 15.000 gebauten zweimotorigen Maschinen war die Ju-88-Produktion eines der größten Rüstungsprogramme des Deutschen Reiches im Zweiten Weltkrieg. Bei der Bomberversion bestand die Besatzung normalerweise aus vier Mann, beim Zerstörer und Nachtjäger aus drei Mann. Reichweite und Bewaffnung variierten je nach Version und Bestimmung. Die mittlere Reichweite betrug rund 2000 km und zur Standardbewaffnung gehörte das MG 15 in Cockpit und Bodenwanne. Die maximale mittlere Bombenlast betrug 2.400 kg.

DFS 230 (Lastensegler)

Für den Lastensegler DFS 230 fertigte man in Anklam in Lizenzbau diverse Teile an. Eine nähere Bestimmung dieser Teile ist nicht möglich.

Die DFS 230 war ein abgestrebter Hochdecker mit einem rechteckigen Rumpfqerschnitt. Der Flugzeugrumpf bestand aus einem geschweißten Stahlrohrfachwerk mit Stoffbespannung. Die einholmigen trapezförmigen Tragflächen hatten gerundete Flächenspitzen und waren an der Tragflächenvorderkante mit Sperrholz beplankt; der hintere Teil war stoffbespannt. Für den Start besaß die DFS 230 ein abwerfbares Radfahrwerk und gelandet wurde sie auf einer dreifach gefederten hölzernen Gleitkufe. Die DFS 230 wurde als Lastensegler für eine Besatzung von einem Piloten und neun Soldaten entwickelt und im Zweiten Weltkrieg von deutschen Truppen der Wehrmacht und der Luftwaffe vielfach für Luftlandungen eingesetzt. Gebaut wurden rund 1.600 Exemplare der DFS 230 in verschiedenen Versionen. Der größte Einsatz dieses Typs erfolgte 1941 bei der Invasion auf die Mittelmeerinsel Kreta, auch Operation Merkur genannt, durch deutsche Gebirgs- und Fallschirmjäger. Zum Segelflug ausgebildete ehemalige Flieger-HJ-Mitglieder wurden u.a. als Piloten eingesetzt.

He 111 (Bomber)

In Anklam baute man in Lizenzbau die Tragflächen für die He 111.

Die He 111 war ein zweimotoriger freitragender Tiefdecker in Ganzmetallbauweise mit Einziehfahrwerk. Ihre Stückzahl betrug rund 7.600 Flugzeuge in verschiedenen Varianten. Die Bewaffnung variierte je nach Version, bestand aber meist aus beweglichen 7,92-mm-MG-15 und 13-mm-MG-131. Die maximale Bombenlast variierte ebenfalls und betrug zwischen 2000 kg und 3000 kg. Die Besatzung bestand aus fünf bis sieben Mann. Die Reichweite betrug beladen 1.200 km und leer bis zu 2.400 km.

Zudem baute man in Anklam auch diverse Teile für Strahlflugzeuge. Eine nähere Bestimmung dieser Teile ist nicht möglich.

Quellen:

Becker, Hans-Jürgen: Flugzeuge und Hubschrauber der Deutschen Luftwaffe 1933–1945, Stuttgart 2005.

Kranzhoff, Jörg Armin: Arado. Geschichte eines Flugzeugwerkes, Oberhaching, 1995.

Kranzhoff, Jörg Armin: Die Arado-Flugzeuge – Vom Doppeldecker zum Strahlflugzeug (Die deutsche Luftfahrt, Band 31), Koblenz 2000.

Krüger, Dieter: Zur Geschichte der Rüstungsindustrie in Mecklenburg und Vorpommern 1900 bis 1989, Schwerin, 2000.

Wittig, Peer: Anklamer Heimatkalender, N. F., Bd. 10, 2001, S. 42-49.