



Über allen Wipfeln bist du: Genau wie beim Erstflug vor 100 Jahren fliegt die Junkers F13 tief über den Park des einstigen Mausoleums mitten in Dessau.

Der nostalgische Tiefdecker mit Sternmotor hat die Anmutung eines perfekt restaurierten Oldtimers. Vorne am Rumpf prangt zudem unübersehbar der Name Junkers. Der vermeintliche Klassiker ist allerdings gerade mal drei Jahre alt, steht dafür aber auf geschichtsträchtigen Boden. Denn das Vorbild, eine Junkers F 13, hob hier am Flugplatz Dessau vor 100 Jahren, am 25. Juni 1919, zum ersten Mal ab. Sie war das erste in Großserie gebaute Verkehrsflugzeug aus Ganzmetall und läutete die Ära der zivilen Passagierluftfahrt ein. Der F-13-Nachbau als Hommage an dieses epochale Flugzeug ist originalgetreu und fliegt seit 2016.

Vor 100 Jahren wurde die von Konstrukteur Otto Reuter für die Junkers-Werke in nur sechs Monaten entwickelte F 13 das, was heute eine Boeing oder ein Airbus ist: ein weitverbreitetes, zuverlässiges Verkehrsflugzeug. Die F 13 war schon mit der charakteristischen Wellblech-Außenhaut aus Duraluminium gefertigt, die typisch für Junkers-Maschinen und auch den späteren Klassiker Ju 52 werden sollte. Damals ist diese leichte und dennoch stabile Bauweise ihrer Zeit weit voraus, denn die meisten anderen Flugzeuge bestehen noch aus Holz und sind stoffbespannt. Die wetterfeste Metall-Junkers kann hingegen dauerhaft im Freien abgestellt und deshalb selbst unter rauen Bedingungen wie etwa in der damaligen Sowjetunion, in Skandinavien oder aber im heißen Tropenklima eingesetzt werden.

Etwa 350 Exemplare entstehen zwischen 1919 und Anfang der dreißiger Jahre. In den Anfängen der Aviatik ist das eine riesige Stückzahl für einen Hersteller. Denn vor 1919 gibt es keine nennenswerten zivile Luftfahrt. Bis zu fünf Passagiere nehmen in einer vom Cockpit getrennten und beheizbaren Kabine der F 13 Platz. Der Pilot und ein damals noch üblicher Mechaniker müssen hingegen nebeneinander im offenen Cockpit frieren. Lediglich kleine Windabweiser schützen sie vor dem Luftstrom. Erst Ende der zwanziger Jahre entstehen Versionen mit geschlossenem Cockpit.

Zum weltweiten Erfolg der F 13 trägt auch ihre Flexibilität bei. Sie kann auf Rädern, Ski oder Schwimmern abheben und landen. In Europa wird der Sechsbis Siebensitzer meist von wassergekühlten Reihentriebwerken angetrieben, für nord- oder südamerikanische Kunden baut Junkers hingegen luftgekühlte Sternmotoren ein. Auf ihre damals revolutionäre Wellblech-Bauweise aus dem erst 1909 entwickelten leichten Duraluminium sind die Konstrukteure besonders stolz. So werden in einem Werbeprospekt aus den Zwanzigern die Vorzüge hervorgehoben: „Der freitragende Flügel reduziert den schädlichen Widerstand auf ein Minimum, da keine Stre-

So ein Blech

In Dessau startet am 25. Juni 1919 eine Junkers F 13 zum Erstflug. Es ist der Auftakt zur Ära des modernen Passagierflugs. 100 Jahre später steigt an gleicher Stelle ein Nachbau in die Luft. Von Jürgen Schelling

ben und Verspannung dem Luftstrom ausgesetzt werden. Der Junkers Ganzmetallbau hat also einen Vorsprung von vielen Jahren.“ Illustriert ist dieser frühe Prospekt mit Abbildungen einer F 13 im sibirischen Turuchansk und einer auf Schwimmern im Urwald Kolumbiens, um die universelle Einsetzbarkeit der Maschine zu demonstrieren.

Aber auch der fortschrittliche Junkers L-5-Motor aus eigener Entwicklung für die F 13 kommt in der Reklame nicht zu kurz. Der Reihensechszylinder mit 280 PS hat schließlich schon einen Dauerleistungs-Rekord mit 65 Stunden und 25 Minuten Flugzeit erzielt und ist als Standardantrieb in die F 13 eingebaut.

Sogar eine Sonderausstattung ist damals schon bestellbar. Sie umfasst „gegen Sonderverrechnung“ etwa für den Piloten wichtige Positionen wie einen Luftkreiselneigungsmesser für den Flug in schlechtem Wetter oder einen Höhenmesser 0–500 Meter. Aber auch komfortsteigernde Extras für die Passagiere wie Luftheizung, Klappstische und Sanitätseinrichtung können zusätzlich geordert werden. Anderes hingegen ist Standard: „Da in den Junkers Ganzmetallflugzeugen ohne Gefahr geraucht werden darf, sind Eck- und Wandschenbecher angebracht.“ Selbstbewusst folgert der Hersteller im Werbeprospekt: „Es dürfte kein Flugzeugwerk der Welt geben, das über soviel Erfahrungen aus dem praktischen Luftverkehr verfügt wie die Junkerswerke.“

In den zwanziger und dreißiger Jahren bringt die F 13 Passagiere oder Fracht je nach Triebwerk mit 150 bis 170 km/h ans Ziel. Aber Tempo ist bei diesem Flugzeug nicht so wichtig wie Zuverlässigkeit und Robustheit. Unternehmer Hugo Junkers, der 1895 in Dessau seine erste Firma für Gasapparate gründet, ist nicht nur im Flugzeugbau, sondern auch mit der Erfindung der modernen Gastherme oder der Entwicklung fortschrittlicher Jumo-Flugmotoren erfolgreich. Der 1859 geborene Ingenieur, Luftfahrtpionier

und Pazifist hat mit der Entwicklung der F 13 früh erkannt, dass ein Markt für zivile Verkehrsflugzeuge entstehen wird, als dies für die meisten seiner Zeitgenossen noch unvorstellbar ist. Im Rahmen der 100-Jahr-Feier wurde deshalb ein Denkmal für den 1935 gestorbenen Professor enthüllt. Die neun Meter hohe Statue am östlichen Stadtzugang von Dessau zeigt den Ikarus, das markante Symbol im Firmenemblem der Junkers-Werke.

Pilot und Unternehmer Dieter Morszeck, bekannt als früherer Inhaber der Rimowa-Kofferwerke, sieht in dem von ihm initiierten Nachbau der F 13 eine Hommage an Hugo Junkers und dessen Erfindergeist. Für ihn ist mit der Wiederverentstehung der F 13 ein Traum in Erfüllung gegangen. Denn sein Vater habe für dessen Kofferfabrikation ebenso Duraluminium verwendet, wie es Hugo Junkers für seine Flugzeuge tat. Der Kölner Geschäftsmann hat viel Zeit, Geld und Engagement in das Vorhaben gesteckt, den Nachbau der F 13 in die Luft zu bringen. Das in Dessau fliegende F-13-Replikat ist der Prototyp einer Kleinserie, die im baden-württembergischen Oberndorf und im schweizerischen Dübendorf entsteht (F.A.Z. vom 20. September 2016).

Passend zum Jubiläumsjahr wird demnächst die F 13 mit Seriennummer 2 präsentiert. Sie entspricht äußerlich dem ersten Prototypen, hat gegenüber diesem aber ein leicht modifiziertes Fahrwerk und eine überarbeitete Cockpitausstattung, die sogenannte Avionik, erhalten. Fliegen soll diese zweite neue F 13 voraussichtlich noch vor Jahresende. Sie wird gleichzeitig die erste Kundenmaschine sein.

Bis zu 700 Kilometer nonstop kann die neue F 13 zurücklegen, falls der Pilot nicht schon vorher wegen Eisschranktemperaturen im offenen Cockpit einen Flugplatz ansteuert. Die bis zu zwei Tonnen schwere Einmotorige darf heute aus Gründen des Luftrechts nur bis 10 000 Fuß Höhe, umgerechnet etwa 3000 Meter, fliegen. Dabei erzielte das Original am 13. September 1919

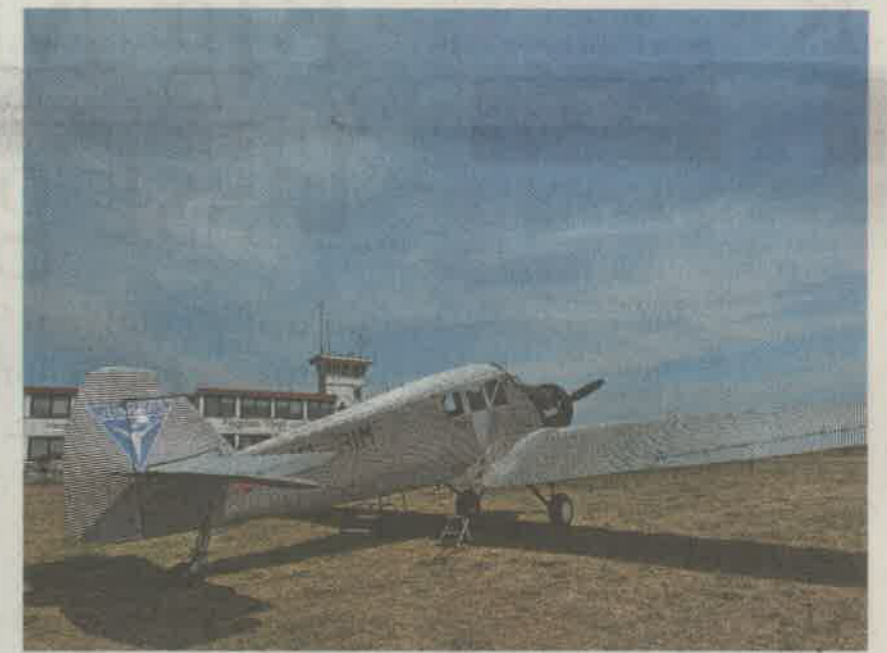
gleich zu Beginn seiner Flugerprobung mit 6750 Metern einen Höhenweltrekord in seiner Klasse.

Vom einstigen Triebwerk – meist Sechszylinder-Reihenmotoren verschiedener Hersteller zwischen 170 und 500 PS – ist allerdings nur noch ein einziges Exemplar betriebsfähig vorhanden. Deshalb sitzt in den Nachbauten ein Sternmotor vom Typ Pratt & Whitney 985 Wasp Junior. Der leistet 450 PS, wurde in mehr als 30 000 Exemplaren gebaut und ist heute noch in vielen Flugzeugtypen im Einsatz. Um im Flugbetrieb des 21. Jahrhunderts nicht unangenehm aufzufallen, hat die neue F 13 zudem Bremsen und ein Spornrad anstelle des seinerzeit üblichen Schleifsporns bekommen. Vor 100 Jahren konnten die wenigen Flugzeuge auf den damaligen Grasplätzen noch ohne wirksame Verzögerungseinrichtung auskommen.

Auch im Cockpit geht es heute etwas moderner zu. Funkgerät, ein Transponder zur Kenntlichmachung der Maschine auf dem Radar und moderne Anzeigen zur Kontrolle des Triebwerks sind nun mit an Bord. Zur Positionsbestimmung hilft dem Piloten ein portables GPS. Luftfahrtskarten und Zeitmesser für die klassische Navigation sind ebenfalls vorhanden. Die Verwirklichung des F-13-Projekts mit Hilfe von Originalplänen und der Vermessung erhaltener Museumsmaschinen dauerte mehr als sieben Jahre. Im Sommer 2016 ging der Nachbau erstmals in die Luft. 2018 folgte seine offizielle Luftfahrtzulassung für Flüge nach Sichtflugregeln am Tag durch das Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt. Das beweist, dass die Junkers-Konstruktion von 1919 bis heute aktuell und sicher zu fliegen ist.

Stationiert sind die beiden neuen F 13 am eidgenössischen Flugplatz Dübendorf nahe Zürich. Dort flog einst auch eine originale F 13, dadurch ist der historische Bezug vorhanden. Zudem sind am schweizerischen Platz zwei Junkers 52 der Fluggesellschaft Ju-Air stationiert. Diese sind zwar nach dem Absturz einer Maschine derzeit dazu verdammt, am Boden zu bleiben, sie müssen komplett überholt werden. Aber zumindest eine der beiden Ju 52 soll bis 2021 wieder abheben. Zu dieser originalen Ju 52 soll zukünftig auch der Nachbau der F 13 stoßen, mit dem ebenfalls Passagierflüge angeboten werden.

In Dessau dürfen zum Jubiläum „100 Jahre Erstflug“ auch zahlreiche Gäste im F-13-Nachbau mitfliegen. Sie empfinden sich rasch um 100 Jahre zurückversetzt, vor allem im Flug über die Altstadt und markante Gebäude des Dessauer Bauhaus, das ebenfalls in diesem Jahr sein hundertjähriges Bestehen feiert. Was am 25. Juni 1919, als die erste F 13 in die Luft ging, niemand ahnen konnte: Dieser Tag war der Auftakt zur Ära des modernen Passagierflugs.



Typisch Junkers ist das markante Wellblech des F13-Nachbaus.

Am Flugplatz Dessau wurden einst neben den originalen F13 auch die späteren Junkers-Flugzeugtypen eingeflogen.

Die Kabine bietet vier Passagieren Platz. Ein Schiebefenster zu den Piloten sorgt für Kommunikation oder Frischluft.