



Junkers

Hugo Junkers - Ein Leben für die Technik.
<https://www.junkers.de>



Nr. 3 [Sept. 2008]

Am 13. September 1919 hob die F 13 zu Ihrem Höhenweltrekord ab. Sie war das erste zivile Flugzeug weltweit, das komplett aus Metall gebaut wurde. Ihre Konstruktion war ein entscheidender Sprung in die Zukunft, denn mit der F 13 begann die zivile Luftfahrt.

Bereits wenige Monate nach ihrem Erstflug am 25. Juni 1919 stellte das erste Ganzmetall-Verkehrsflugzeug der Welt einen Höhenweltrekord auf. Über diesen Rekordflug existieren mehrere Originalberichte. Der anschaulichste stammt von Jfa-Buchhalter Rudolph Müller, der in den Genuss dieses Fluges vor allem



Junkers

Hugo Junkers - Ein Leben für die Technik.

<https://www.junkers.de>

deshalb kam, weil er nur 47 kg wog. Die Bestimmungen der F.A.I. (Fédération Aéronautic International) erforderten nämlich, dass das Durchschnittsgewicht der mitfliegenden Personen 65 kg nicht übersteigt. Die wichtigsten Teilnehmer des Fluges, Pilot Monz und die Gutachter von der DVL, wogen zwischen 70 und 73 kg und so muss deren Gewicht nach unten hin ausgeglichen werden.

Der Rekordflug des Junkers-Verkehrsflugzeuges am 13. September 1919

Freitag nachmittag! Auf dem Startplatz der Junkers-Werke zu Dessau steht der neue verspannungslose, aus Aluminiumblech hergestellte Eindecker "Anneliese", an dem die letzten Vorbereitungen für den morgigen Rekordflug getroffen werden. Die Barometer, Barographen und Thermographen werden noch einer genauen Prüfung von zwei Zeugen, - darunter den Verfasser dieses - unterzogen, und dann an verschiedenen Stellen aufgehängt. Besonders gründlich sind nochmals der Motor, ein 185 PS der Bayerischen Motoren-Werke zu München, überholt und dann verlassen wir die "Anneliese" mit dem Bewußtsein, daß sie morgen ihre Pflicht erfüllen wird.



Junkers

Hugo Junkers - Ein Leben für die Technik.
<https://www.junkers.de>



Die F 13 "Annelise" nach dem Höhenweltrekord mit der Besatzung: Dipl. Ing. Friedrich Brandenburg, Dipl. Ing. Georg Madelung, Pilot Emil Monz, Techniker Kurt A. Erfurth, Dipl. Ing. Duckstein, Jfa-Buchhalter Rudolph Müller, der Leiter der Instrumenten-Abteilung der DVL, Robert Gsell und sein Mitarbeiter Dipl.-Ing. Fritz Müller.

Auf 6 Uhr ist der Start festgesetzt. Ein wunderbar ruhiger Septembermorgen. Um 6.30 Uhr bringt uns das Auto in schnellem Tempo durch das noch schlafende Dessau hinaus auf den Flugplatz, der weit vor den Toren der Stadt liegt. Die Startmannschaft ist bereits fieberhaft tätig, hat die "Anneliese" schon aus dem Schuppen herausgebracht und nochmals werden Motor, Kühlwasser und Benzinvorrat geprüft. Inzwischen wird das Gewicht der sieben Fluggäste und des Flugzeugführers festgelegt, die Versicherung der Personen abgeschlossen und dann erfolgt das Kommando zum Einsteigen.



Junkers

Hugo Junkers - Ein Leben für die Technik.
<https://www.junkers.de>



Die Besatzung der F 13 "Annelise" und Werksangehörige nach dem Höhenweltrekord Auf dem Motor sitzend: Pilot Emil Monz. Links außen auf dem Boden sitzend: Konstrukteur Otto Reuter. Unter dem Cockpit auf der Flügelwurzel sitzend der Verfasser des Berichtes Rudolph Müller.

Die sehr geräumige und geschmackvoll ausgestattete Cabine nimmt sechs Personen auf, während der Verfasser draußen neben dem Flugzeugführer auf dem zweiten Führersitz Platz nimmt. Die Cabineninsassen sind gegen Luftzug absolut geschützt, sodaß keine besondere Kleidung anzulegen brauchen.



Junkers

Hugo Junkers - Ein Leben für die Technik.
<https://www.junkers.de>



F 13 Innenansicht der Kabine.

Nachdem der Flugzeugführer eingestiegen ist und sich sämtliche Personen angeschnallt haben, wird der Motor angeworfen. Ein kurzer Probelauf und das Flugzeug rollt in seine Startbahn. Ein letzter Blick auf sämtliche Instrumente, der Gashebel wird auf Vollgas gestellt und bald hebt sich die "Anneliese" 6.45 Uhr sicher vom Boden ab.

In schnellem Flug gehts über die nahen Wälder und Dessau hinweg, dessen Sicht durch einen leichten Bodennebel leider etwas beeinträchtigt ist. Die Anlage der beiden Führersitze ist derart ideal gelöst, daß man ohne Schutzbrille fliegen kann, jedoch wiederum ein evtl. "Schieben" der Maschine durch seitlichen Wind deutlich bemerken kann.

In stetigem Steigen erreicht die Maschine bald 1.000 m Höhe, von 500 zu 500 m werden die notwendigen



Junkers

Hugo Junkers - Ein Leben für die Technik.

<https://www.junkers.de>

Ablesungen vorgenommen. Ein Blick rückwärts durch eine Cellonscheibe die befriedigten Gesichter der Cabineninsassen erkennen. Langsam steigt der Höhenmesser weiter, unter uns dehnt sich der Horizont immer weiter aus, Häuser, Straßen, Eisenbahnen, Wälder und Felder werden kleiner und kleiner. Langsam nimmt die Außentemperatur ab.

Mit einer Geschwindigkeit von 125 km/Std. nähern wir uns einer Höhe von 2.000 m. Der Umdrehungszeiger zeigt 1380 Touren in der Minute. Ein Hebelgriff und der Vergaser des Motors ist auf Höhengas eingestellt, sodaß die Touren des Propellers auf 1.460 hinauf gehen. Rastlos arbeitet der Motor weiter, bald ist eine Höhe von 3.000 m erreicht, es wird weiteres Höhengas gegeben. Nach 9 Minuten sind 4.000 m erreicht, worauf der Vergaser vollkommen auf Höhengas eingestellt wird. Nach weiteren 12 Minuten zeigt der Höhenmesser 5.000 m an.

Die Städte und Häuser -, wir befinden uns eben über Cöthen, - sind zu Spielzeugen geworden, Wälder sind kaum noch von Rübenfeldern zu unterscheiden. Das große Elbknie ist jedoch immer deutlich erkennbar und dient uns als Orientierung, damit wir uns nicht zu weit weg von unserem Startplatz entfernen.

Da wir keine Sauerstoffapparate mitgenommen haben, hat sich in der Cabine bereits die Höhenluft bemerkbar gemacht. Ein Insasse ist blasser und blasser geworden und opfert schließlich, dieses mal allerdings nicht dem Meeressondern dem Luftgott. Das hindert die anderen Teilnehmer nicht, ihre Beobachtungen und Eindrücke weiter schriftlich niederzulegen.

Wir nähern uns 6.000 m Höhe. Die Außentemperatur ist inzwischen auf 10° C. gesunken, sodaß man jetzt sehr wohl den dicken Fliegerpelz vertragen kann. Auch in der Cabine ist die Temperatur entsprechend gesunken. Der darin sitzende zweite Zeuge zündet sich eine Zigarette an und stellt fest, daß sie in dieser Höhe doppelt so lange vorhält, wie auf dem Erdboden, ein Grund, bei den heutigen Tabakpreisen nur in 6.000 m Höhe zu rauchen.

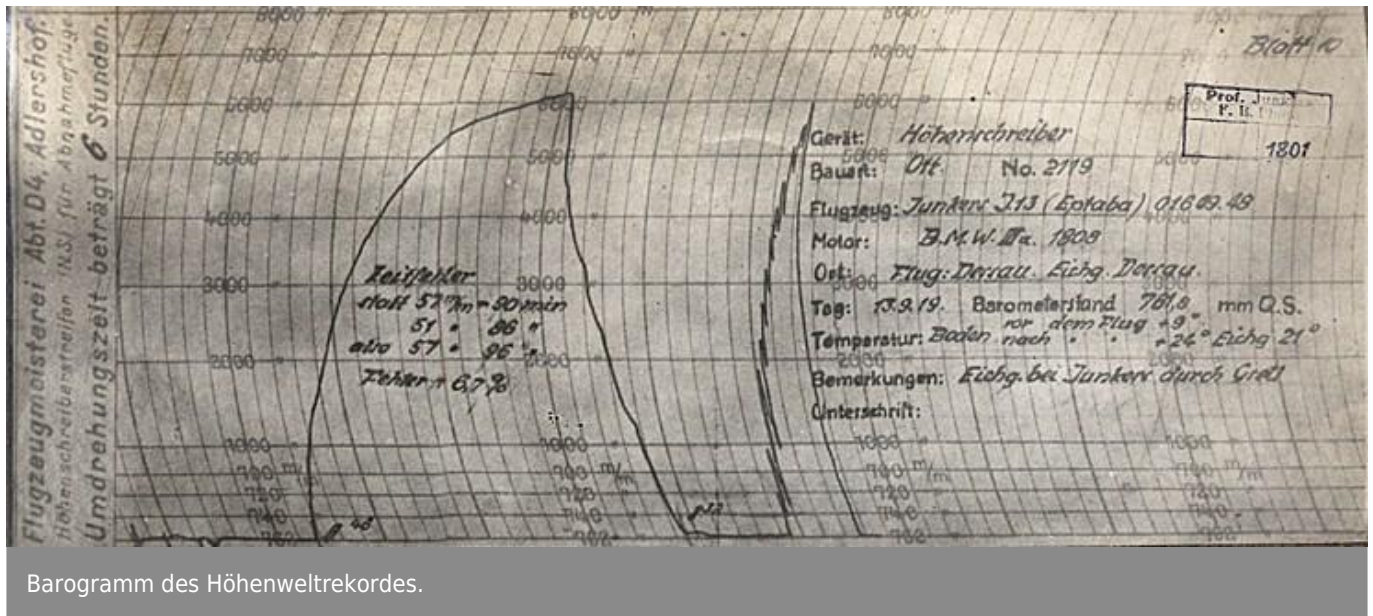
Langsam steigt die "Anneliese" weiter, sie liegt derartig ruhig und sicher in der Luft, daß der Flugzeugführer zeitweise die Steuerung loslassen kann. Es entspinnt sich nun zwischen Verfasser und Flugzeugführer eine lebhaftige Zeichendebatte über den Benzinvorrat. Die Uhr zeigt bereits nicht mehr an



Junkers

Hugo Junkers - Ein Leben für die Technik.

<https://www.junkers.de>



Barogramm des Höhenweltrekordes.

Kurz danach bleibt auch bereits der Motor stehen, das Benzin ist restlos verbraucht, sodaß der Tank erst aufgefüllt werden muß, bevor die Maschine zur Halle gerollt werden kann. Befriedigt verlassen inzwischen die Insassen die Cabine und erreichen bald zu Fuß den Startplatz, wo bereits ein mit auserlesenen Likören besetzter Tisch auf sie wartet, um die Wirkung der Höhenluft zu beseitigen.

Wir sind uns alle einig, daß deutsche Technik und Fleiß wieder einen Triumph errungen haben, denn eine mit einem 185 PS Motor ausgerüstete Maschine mit 8 Personen, im Gesamtgewicht von 520 kg, in 84 Minuten auf 6.750 m Höhe zu bringen, stellt einen Rekord an Ökonomie und Steigfähigkeit dar. Es ist zu erwarten, daß diese Maschine in dem kommenden Luftverkehr eine führende Rolle einnehmen wird.

gez. Müller 17. 9. 19

Jan Christiansen

[Oben](#)

Weiterführende Informationen:

[Technische Daten der F 13](#)



Junkers

Hugo Junkers - Ein Leben für die Technik.
<https://www.junkers.de>

F 13 Special

Weitere Flugzeuge finden Sie hier: [Junkers-Flugzeugdatenbank](#)

Hugo Junkers - Ein Leben für die Technik.



Quelle: www.junkers.de