

Paul Zöller

# Die letzten Junkers-Flugzeuge I



Frühe Junkers-Entwicklungen von der Junkers J1 bis zur Junkers A50

# Inhaltsverzeichnis

## **Vorwort**

## **Übersicht**

## **Frühe Junkers-Sammlungen**

Kriegsbeute- und Reparations-Flugzeuge

Junkers Lehrschau in Dessau

Deutsches Museum München

Deutsches Luftfahrt-Museum Böblingen

Deutsche Luftfahrtsammlung (DLS)

Verlust der deutschen Junkers-Sammlungen nach  
1939

## **JUNKERS J1 (E.I)**

Junkers J1, Replika in Dessau

## **JUNKERS J4 (J.I)**

Junkers J4 (J.I) in Ottawa

Junkers J4 (J.I) in Vigna di Valle

Junkers J4 (J.I) Replika „Neuseeland“

## **JUNKERS J9 (D.I)**

Junkers J9 (D.I) in Le Bourget

Junkers J9 (D.I) Replika in Rechlin

## **JUNKERS J8/J10 (CL.I)**

Junkers J8/J10 (CL.I) flugfähige Replika

Junkers J8/J10 (CL.I) flugfähige Replika

Junkers J8/J10 (CL.I) flugfähige Replika

## **JUNKERS F13**

F13 Prototyp, WNr. 531, „Herta“ und „Nachtigall“

Sonstige F13-Objekte

Junkers F13b (JL-6) in Budapest

Junkers F13 (JL-6) in Le Bourget

Junkers F13a in Stockholm

Junkers F13fe in München

Junkers F13 in Afghanistan

Restaurierung der WNr. 2018/19

Historie der WNr. 723, D-366

Junkers F13g1e in Berlin

Rimowa F13 in Dübendorf

Junkers F13de, Replika in Dessau

Junkers F13, Replika, Westflug in Rechlin

Einsatz der F13 bei Westflug

Weiterer Verbleib der OWL-Replika

Junkers F13, Replika, Mönchengladbach

Junkers F13, Replika, Hannover

## **JUNKERS W33/W34**

Junkers W33 in Bremen

Ost-West-Atlantikflug der Bremen

Der weitere Verbleib der „Bremen“

Junkers W33c, Replika, Camden

Nordatlantik-Überquerung

Australienflug

Filmgeschichte der „Atlantis“-Replika

Junkers W34ffi in Ottawa

Junkers W33 „Lady Letti“ in Port Moresby

Junkers W34hi in Bogota  
Junkers W34h Tp2A in Stockholm

## **JUNKERS A50**

Junkers A50ce, flugfähig in Deutschland  
Junkers A50ce in Helsinki  
    Der Afrikaflug 1932  
    Der Weltflug 1933  
    Der weitere Verbleib der WNr. 3520  
Junkers A50ci in München  
    Deutsche Verkehrsflug AG (DeVAG)  
    Borner Geneve Air Express  
    Weiterer Verbleib nach 1935

## **Verzeichnis der Betreiber und Standorte**

Deutschland  
Europa  
Australien und Amerika

## **Bildnachweis**

## **Index**

## **Ankündigung**

## **Vorwort**

---

In der knapp dreißigjährigen Geschichte der Junkers-Werke entstanden zwischen 1915 und 1945 fast 30.000 Junkers-Flugzeuge. Die meisten dieser Flugzeuge wurden im zweiten Weltkrieg gebaut und gingen während ihres Kriegseinsatzes oft nach nur wenigen Einsatztagen verloren. Das, was am Ende des verlorenen Kriegs übrig blieb, war wertvoller Rohstoff und wurde zur Rohstoffgewinnung verschrottet. Hiervon blieben in Deutschland auch die Flugzeuge nicht verschont, die schon in den zwanziger und dreißiger Jahren als technisches Kulturgut in eines der aufstrebenden Technikmuseen gelangten. Einige wurden bei alliierten Bomberangriffen zerstört. Andere verschwanden auf dem Weg in vermeintlich sichere Lagerstellen. Anfang der fünfziger Jahre existierte in Deutschland keines der 30.000 Junkers-Flugzeuge mehr. Die heute noch existierenden, annähernd 100 Originalflugzeuge überstanden den Krieg durchweg außerhalb Deutschlands. Einige von ihnen haben inzwischen den Weg zurück in deutsche Luftfahrtmuseen gefunden. Eine Reihe guter Nachbauten ergänzt die wenigen Originale.

Die vorliegende Buchreihe ist eine Bestandsaufnahme der heute noch existierenden Junkers-Flugzeuge, sowie der inzwischen hergestellten Nachbauten und dokumentiert die Geschichte dieser Geräte. Der erste Band beschäftigt sich mit den frühen Junkers Entwicklungen, die unter der Leitung von Hugo Junkers bis 1932 entstanden sind. Ein geplanter zweiter Band widmet sich der heute noch in großen Stückzahlen vorhandenen Junkers Ju52, während die

Flugzeugentwicklungen nach der Zeit von Hugo Junkers in einem abschließenden dritten Band behandelt werden.

Von den in diesem ersten Band behandelten frühen Entwicklungen wurden bis 1932 etwa 1.300 Flugzeuge gebaut. Nur 16 originale Maschinen sind davon bis heute erhalten geblieben. Sechs weitere Ausstellungsobjekte sind Nachbauten, die meisten davon entstanden in einer Kleinserie bei Manfred Pflumm in Schwenningen. Außerdem existieren drei flugfähige Junkers-ähnliche Flugzeuge in England und in den U.S.A., die auf Basis eines Bowers Tiefdeckers entstanden sind. Bei den Rimowa Flugzeugwerken in der Schweiz entstand ein flugfähiger Junkers F13-Nachbau, der 2016 seinen Erstflug absolvierte. Für das erste Junkers-Flugzeug J1, das 1944 bei einem Bombenangriff in München verloren ging, entsteht zur Zeit im Technikmuseum in Dessau ein Nachbau.

Unter den in diesem Buch vorgestellten Junkers-Flugzeugen findet der Leser die beiden ältesten, noch existierenden Junkers-Flugzeuge vom Typ Junkers J4 aus dem Jahr 1917/18, die in Kanada und Italien nach dem ersten Weltkrieg erhalten blieben. Das älteste noch flugfähige Junkers-Flugzeug war bis vor einigen Jahren eine Junkers A50 aus dem Jahr 1930, die in Australien betrieben wurde und inzwischen in Deutschland wieder hergestellt wird.

In den meisten Luftfahrtsammlungen werden die Flugzeuge als technische Objekte zur Dokumentation historischer Technologie-Epochen erhalten. Die individuelle Verwendung und Geschichte des jeweiligen Exponats spielt in vielen Sammlungen nur eine untergeordnete Rolle. Die vorliegende Ausarbeitung bemüht sich daher, auch die sozial- oder verkehrstechnische Bedeutung der Exponate anhand ihrer individuellen Geschichte oder ihrer Betreiber hervorzuheben.

Der Autor beschäftigt sich seit mehr als zwanzig Jahren mit der Geschichte der letzten erhaltenen Junkers-Flugzeuge. Neben der umfangreichen, persönlichen Sammlung des Autors haben uns vor allem die vielen Mitarbeiter der Museen selbst, ihrer Förderkreise und ihrer Archive uns mit Bildmaterial und Dokumenten zu ihren Exponaten unterstützt. Besonderer Dank gilt denen, die uns mit Material aus ihren Sammlungen unterstützt haben, insbesondere Paul Seymour, David Biscove, Bernhard Pethe, David Sommerville, Brian Johannesson, Uwe Sobierta, Tony Arbon und Michelle Keller. Nicht weniger wichtig war die Unterstützung vieler Diskussionspartner beim [flugzeugforum.de](http://flugzeugforum.de), beim [flughafenbb.wordpress.com](http://flughafenbb.wordpress.com), bei [hangarflying.eu](http://hangarflying.eu) und bei [PacificWrecks.com](http://PacificWrecks.com), die mit ihrem fundierten Wissen und Dokumenten immer wieder bei der Beantwortung offener Fragen wertvolle Hinweise geben konnten.

Einen Anspruch auf Vollständigkeit und Freiheit von Fehlern erhebt die vorliegende Ausarbeitung nicht. Die Standorte der Objekte sind nur Momentaufnahmen. Auch Ausstellungen können temporär oder dauerhaft geschlossen werden. Jeder Leser ist daher herzlich dazu eingeladen, uns weitere Informationen, Korrekturen oder Bilder zuzusenden, die wir in künftigen Auflagen verwenden können. Sie erreichen uns dazu über die unten angegebene Email-Adresse.

Frankfurt im April 2017

Paul Zöller, [luftfahrtarchive@gmail.com](mailto:luftfahrtarchive@gmail.com)

# Übersicht

---

Typ	Wnr.	Standort	Original	Nachbau	flugfähig	Zugänglich	Bemerkung
Junkers J1	1	Dessau, Deutschland		X		X	J1 Nachbauprojekt im Technikmuseum Dessau
Junkers J4	252	Ottawa, Kanada	X			X	
	278	Rom, Italien	X			X	Nur Rumpf
	Keine	Neuseeland		X	X		Nach unbestätigten Meldungen entstehen in Ungarn zwei flugfähige J4 Nachbauten.
Junkers J8	PFA 016- 11120	England		X	X		Flugfähig
Junkers J9	Ubk.	Paris, Frankreich	X			X	
	Keine	Rechlin, Deutschland		X			eingelagert
Junkers J10	PFA 016- 12222	England		X	X		Flugfähig
	05629 C1	San Antonio, USA		X	X		Flugfähig
Junkers F13	600	Paris, Frankreich	X			X	Möglicherweise auch WNR. 609
	(531)	Hannover, Deutschland		X		X	

Typ	Wnr.	Standort	Original	Nachbau	flugfähig	Zugänglich	Bemerkung
	(743)	Rechlin, Deutschland		X			Nur Rumpf, eingelagert bis Herbst 2017
	(531)	Mönchen- gladbach, Deutschland		X			In Restaurierung
	574	Budapest, Ungarn	X				Ausstellung geschlossen
	715	Stockholm, Schweden	X			X	
	2018	München, Deutschland	X				Eingelagert bis 2019
	2050	Berlin, Deutschland	X				z.Zt. zur Instandsetzung in Ungarn
	Keine	Dessau, Deutschland		X		X	
	(001)	Dübendorf, Schweiz		X	X		Flugfähig, Rimowa Flugzeugwerke AG
Junkers W33	2404	Bremen, Deutschland	X			X	
Junkers W34	(2542)	Camden, Australien		X			Zerlegt im Außenbereich
	2542	Bull Creek, Australien				X	Nur Schwimmer
	2718	Ottawa, Kanada	X			X	
	2775 oder 2575	Port Moresby, Neu Guinea	X				Verbleib unklar

Typ	Wnr.	Standort	Original	Nachbau	flugfähig	Zugänglich	Bemerkung
	2823	Bogota, Kolumbien	X			X	
	2835	Stockholm, Schweden	X			(x)	Nur Rumpf, Ausstellung nur temporär geöffnet
	2839	Sletthoa, Norwegen				(x)	Wrackteile
Junkers A50	3517	Dessau, Deutschland	X		(x)		Flugfähig, z.Zt. Instandsetzung in Süddeutschland
	3530	Helsinki, Finnland	X			X	Am Flughafen
	3575	München, Deutschland	X			X	

## **Frühe Junkers-Sammlungen**

---

Mit der Entwicklung des ersten, verspannungsfreien Ganzmetallflugzeugs der Welt mit einem Hohlflügel leitete Prof. Junkers im ersten Weltkrieg den Übergang zum modernen Metallflugzeugbau ein. Rückblickend stellte diese Entwicklung einen der historisch entscheidenden Meilensteine in der Geschichte der Luftfahrttechnik dar. Durch den aufkommenden Metallflugzeugbau konnten robuste und langlebige Flugzeuge geschaffen werden, die für die weitere Kommerzialisierung der Luftfahrt dringend erforderlich waren. Die Hohlflügel eröffneten erstmals die Möglichkeit Lasten, wie beispielsweise Tanks oder Motore effizient in den Auftriebsflächen unterzubringen. Der luftfahrthistorischen Bedeutung dieser Entwicklung war man sich bereits Mitte der zwanziger Jahre bewusst. Glücklicherweise hatten viele der frühen Junkers Prototypen und Kleinserienmaschinen die Zeit des Kriegsendes überlebt. Sie konnten in den zwanziger Jahren in den entstehenden, historischen Luftfahrt-Sammlungen zur Dokumentation des beginnenden modernen Flugzeugbaus herangezogen werden.

## **Kriegsbeute- und Reparations-Flugzeuge**

Im November 1918 waren die seit 1915 gebauten Prototypen und Versuchsbauten noch weitgehend vollständig bei den Junkers-Werken in Dessau oder bei der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt in Adlershof vorhanden. Seit 1917 lief bei den Junkers-Fokker-Werken die Serienfertigung des Schlachtflugzeugs Junkers J4 (J.I), die

nach Abschluss der Erprobung in größeren Stückzahlen an die Fronteinheiten ausgeliefert wurden. Im Oktober 1918 begann die Auslieferung der ersten Jagdflugzeuge vom Typ Junkers J9 (D.I) an die Front. Auch die Fertigung des zweiseitigen Tiefdeckers Junkers J10 (CL.I) begann noch in den letzten Kriegstagen des ersten Weltkriegs. Die Fertigung dieser Flugzeuge lief auch nach Einstellung der Kampfhandlungen im November 1918 zunächst weiter. Vermutlich entstanden bei Junkers bis zum März 1919 noch etwa 50 Junkers J.I (716-749 und 599-615), 40 Junkers D.I (3110-3119, 5170-5189, 9160-9169) und etwa 40 Junkers CL.I, von denen nur noch einige wenige J.I und D.I an die Front ausgeliefert wurden. Die meisten dieser Serienmaschinen verblieben nach Ende der Kampfhandlungen zunächst in Dessau.

Bei den Kampfeinheiten an der französischen Front befanden sich im November 1918 etwa 200 Junkers J.I im Einsatz, einige wenige Junkers D.I wurden noch an das Marinegeschwader von Gotthard Sachsenberg in Flandern ausgeliefert. Die meisten dieser Flugzeuge dürften von ihren Kampfeinheiten nach Ende der Kämpfe nach Deutschland zurück gebracht worden sein. Die Alliierten finden auf den verlassenen Frontflugplätzen nur einige wenige, nicht flugfähige oder noch nicht an die Kampfeinheiten übergebene Junkers-Flugzeuge vor. Die Engländer erbeuteten in La Vacquerie eine stehengebliebene Junkers J.I<sup>1</sup>. Eine weitere, bei einem Abschuss beschädigte Maschine dieses Typs hatten die Engländer bereits während der Kampfhandlungen von den Franzosen erhalten. Auf den Flugplätzen von Evere und Hombeek fielen den Engländern außerdem einige Junkers D.I in die Hände, die offensichtlich noch nicht an ihre Kampfverbände ausgeliefert worden waren. Die Amerikaner fanden im Januar 1919 mindestens acht Junkers J.I (816/17, 576/18, 584/18, 586/18 und 593/18 bis 596/18) im französischen Villers la Chevres vor. Die

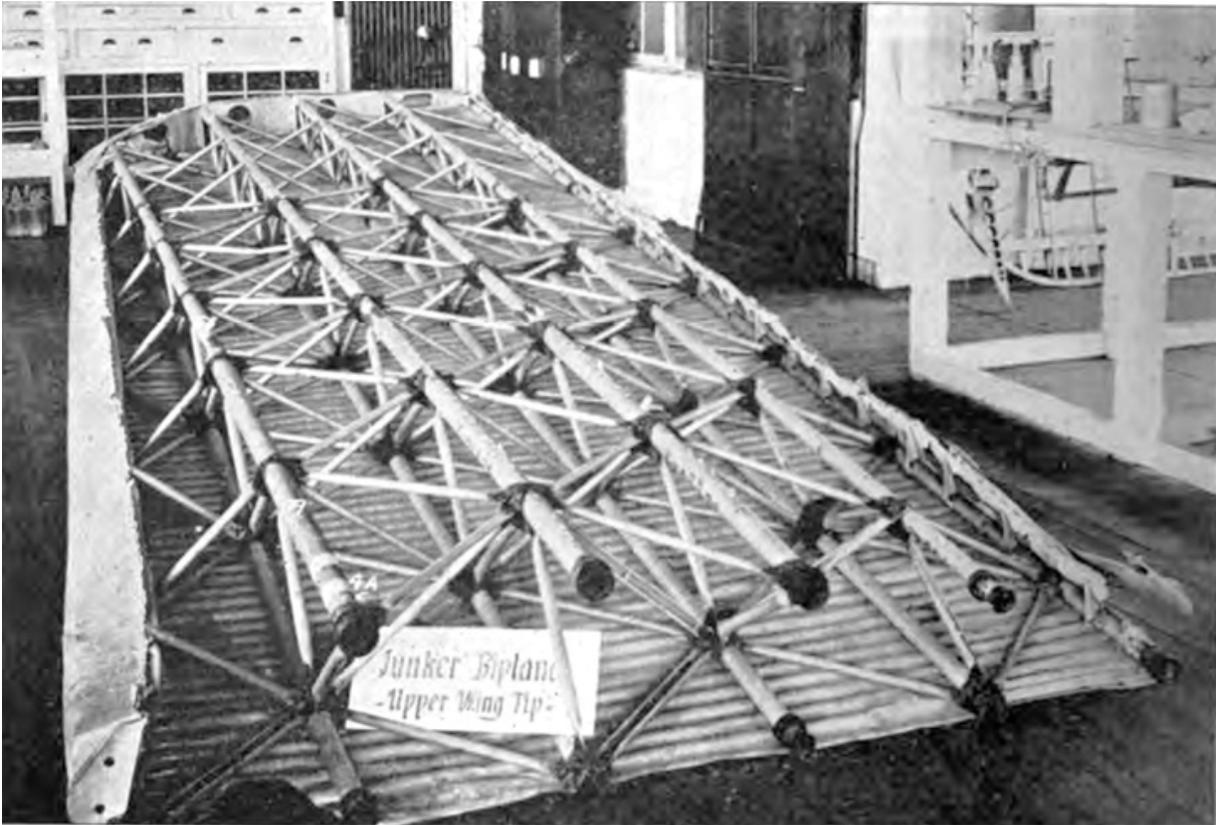
Beutemaschinen wurden zunächst bei der Air Service Facility No. 2 in Romorantin bei Paris gesammelt.



Junkers J.I Beute-Flugzeuge beim U.S. Air Service in Villers la Chevres im Januar 1919 (*Photo 001: Richard Denbo Collection, San Diego Air and Space Museum Archive, BNr. 207*)

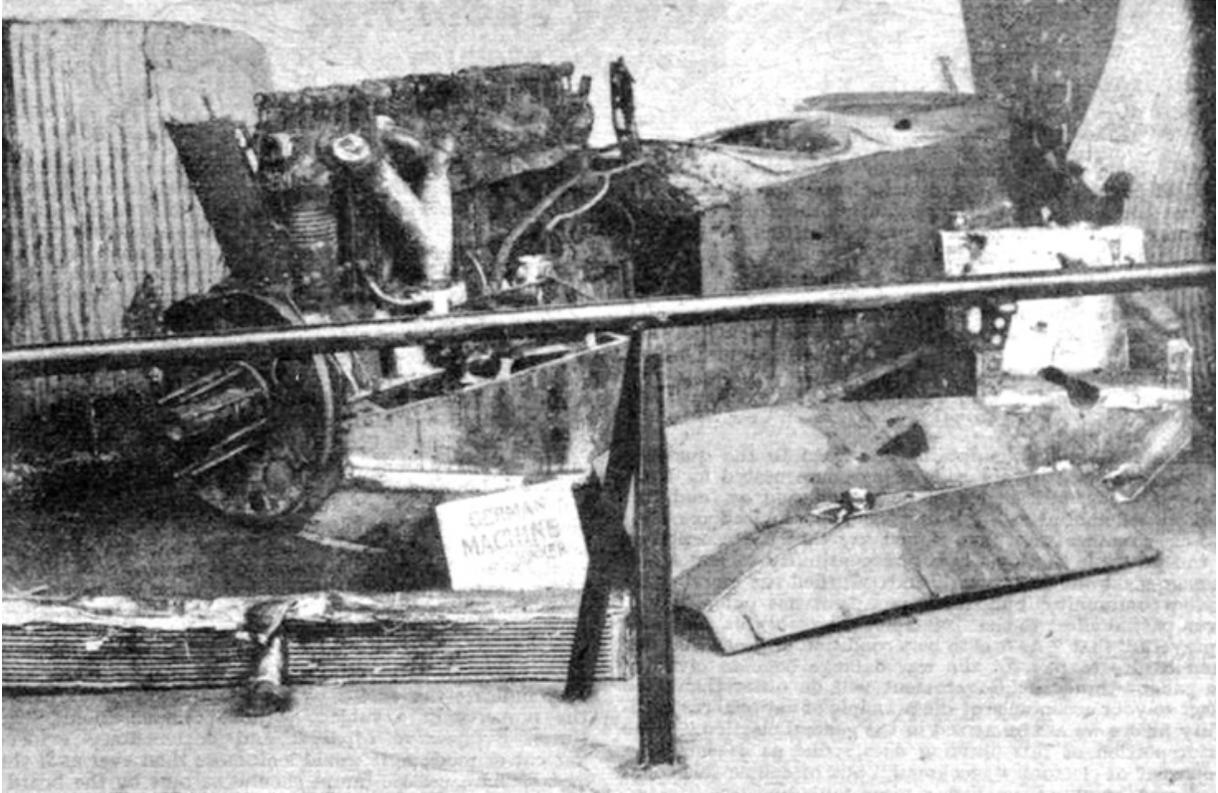
Die freitragenden Ganzmetallkonstruktionen waren für die Alliierten von besonderem Interesse. Die Amerikaner und Engländer untersuchten vor allen Dingen den schweren Flügel der Junkers J.I, während die Franzosen eine der in Evere vorgefundenen Junkers D.I (vermutlich 5929/18) übernahmen. Die Kanadier erhielten eine Junkers J.I aus Villers la Chevres (586/18), während das Australian Flying Corps die später in Bickendorf bei Köln gefundene 884/17 bekam. Eine, der bei den Amerikanern verbliebenen Junkers J.I wurde 1919 nach Dayton verschifft und auf dem Mc Cook Field durch den U.S. Air Service hinsichtlich der metallurgischen Zusammensetzung analysiert. Die Royal Air Force in England untersuchte eine Junkers J.I strukturell. In

Frankreich wurde eine Junkers D.I durch die Section technique de l'aéronautique (STA) begutachtet.



Untersuchung der Junkers J4 Tragflächenstruktur beim U.S. Air Service in Dayton 1920 (Photo 002: „Investigation of Junkers Biplane Wings“, U.S. Army Air Service Engineering Division)

Einige Beutemaschinen wurden auf den War Trophy Exhibitions der Alliierten ausgestellt. Hierzu gehörte die kanadische Junkers J.I 586/18. Mindestens eine weitere Junkers J.I wurde in England während der Siegesfeiern gezeigt. Die überschüssigen Beuteflugzeuge wurde 1919/20 in Romorantin verschrottet. Der Versailler Vertrag verlangte von Deutschland die Auslieferung weiterer Reparations-Flugzeuge. Von den nicht mehr ausgelieferten Flugzeugen in Dessau, wurde eine CL.I an Japan und mehrere J.I an Italien übergeben.



Junkers J.I Beute-Exponat auf der Victory Exhibition in England 1919  
(Photo 003: aus Leonard Ayres, „Source Records of Great War“, 1923)

Die in Deutschland befindlichen Junkers-Flugzeuge der Fliegertruppe wurden im Rahmen der Demobilisierung und auf Grund der Auflagen des Vertrags von Versailles in den Jahren 1919 und 1920 verschrottet. Die noch nicht ausgelieferten Flugzeuge in den Junkers-Werken wurden allerdings zuvor an die neu aufgestellte Fliegerabteilung Ost von Gotthard Sachsenberg abgegeben. Sachsenberg überführte die Junkers D.I und CL.I nach Riga, wo er ab März 1919 den Unabhängigkeitskrieg der Letten gegen die Rote Armee unterstützte. Im Oktober 1919 kehrte die Fliegerabteilung Ost nach Seerappen in Ostpreußen zurück und demobilisierte dort. Die verbliebenen Flugzeuge der Abteilung wurden verwertet. In Dessau verblieben lediglich einige Junkers J.I und die Prototypen und Versuchsflugzeuge der frühen Junkers-Flugzeugmuster. Einige Junkers J.I wurden als Reparationsflugzeuge an die Siegermächte abgegeben.

Die verbleibenden, für die Fliegertruppen fertiggestellten J.I wurden als Kriegsflugzeuge verschrottet. Ausgenommen hiervon waren die Prototypen und Versuchsflugzeuge, die sowohl bei Junkers in Dessau als auch bei der DVL in Adlershof nicht als Kriegswaffen eingestuft wurden. Diese Flugzeuge sind in den zwanziger Jahren die ersten Exponate der entstehenden deutschen Luftfahrtsammlungen.



Eingelagerte Junkers J.I No. 144 aus Villers la Chevres in den 20/30er Jahren  
(Photo 004: San Diego Air and Space Museum Archive, BNr. 81509)

Die Beute- und Reparationsflugzeuge der Siegermächte wurden nach Abschluss der Tests und Untersuchungen, sowie dem Ende der Trophy Exhibitions größtenteils abgewrackt oder verschwanden für viele Jahre in Lagern bevor sie bei aufkommendem Platzmangel dann auch auf dem Schrottplatz landeten. Nur drei der etwa 20 Beuteflugzeuge der Alliierten aus dem ersten Weltkrieg blieben bis zum heutigen Tag erhalten. Obwohl in Deutschland eine ganze Reihe von frühen Junkers-Flugzeugen den ersten Weltkrieg und die anschließende Zerstörung überstanden, sind diese drei Flugzeuge heute die letzten originalen Junkers-Exemplare aus der frühen Epoche von 1915 bis 1918.

## **Junkers Lehrschau in Dessau**

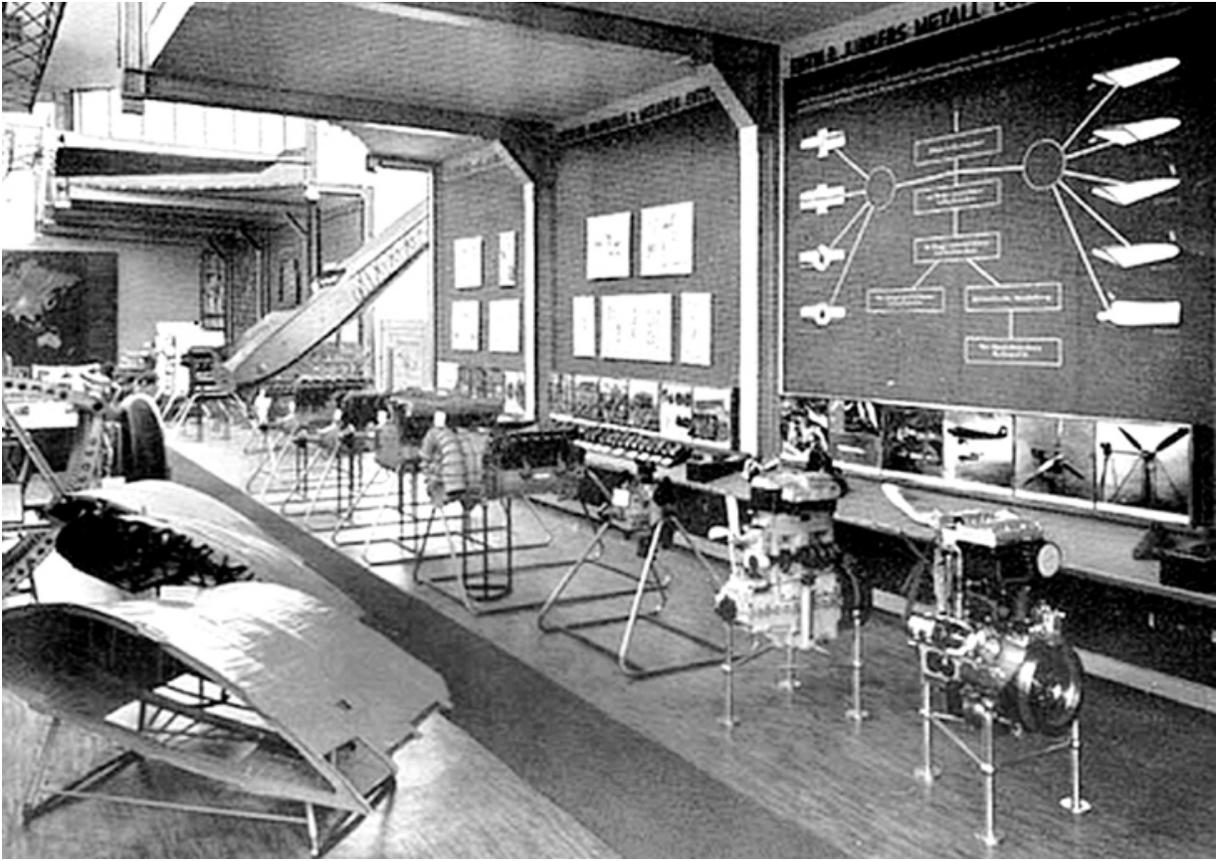
Bei den Junkers-Werken in Dessau gelang es, die Prototypen der frühen Junkers Metallflugzeuge vor der Verschrottung zu retten. Anfang der zwanziger Jahre befanden sich noch sämtliche der zuerst gebauten Junkers J1 bis J3, sowie mehrere Junkers J4 und J9 in den Junkers-Hallen in Dessau. Das ehemalige Kampfflugzeug J10 war inzwischen in eine zivile Passagiermaschine umgerüstet worden und kam seit März 1919 beim Junkers Luftverkehr zum Einsatz. Diese frühen Beispiele des Junkers-Metallflugzeugbaus sollten neben einigen, möglicherweise bei der DVL in Adlershof verbliebenen Junkers-Flugzeugen den Grundstock für die in den zwanziger Jahren entstehenden deutschen Luftfahrtausstellungen werden.

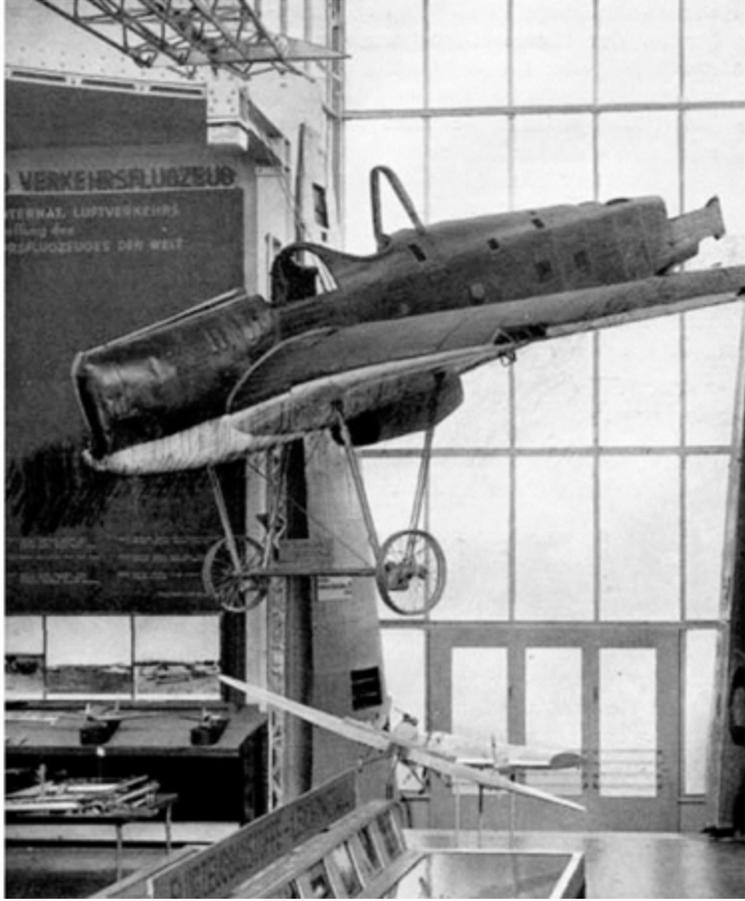
In den Junkers-Werken begann man schon Anfang der zwanziger Jahre mit dem Aufbau einer museumsähnlichen Lehrsammlung<sup>2</sup>, die ihre endgültige Form mit dem Bezug des Lehrschau-Gebäudes in den dreißiger Jahren erreichte. Abgesehen von der Junkers J1, die Hugo Junkers Mitte der zwanziger Jahre dem Deutschen Museum überließ, waren in der Junkers Lehrschau sämtliche frühen Flugzeugmuster der Junkers-Werke vertreten. Zur Ausstellung gehörte eine Exemplar der noch in Eisen ausgeführten Junkers J2, sowie die unvollendete, erste Wellblechkonstruktion Junkers J3.

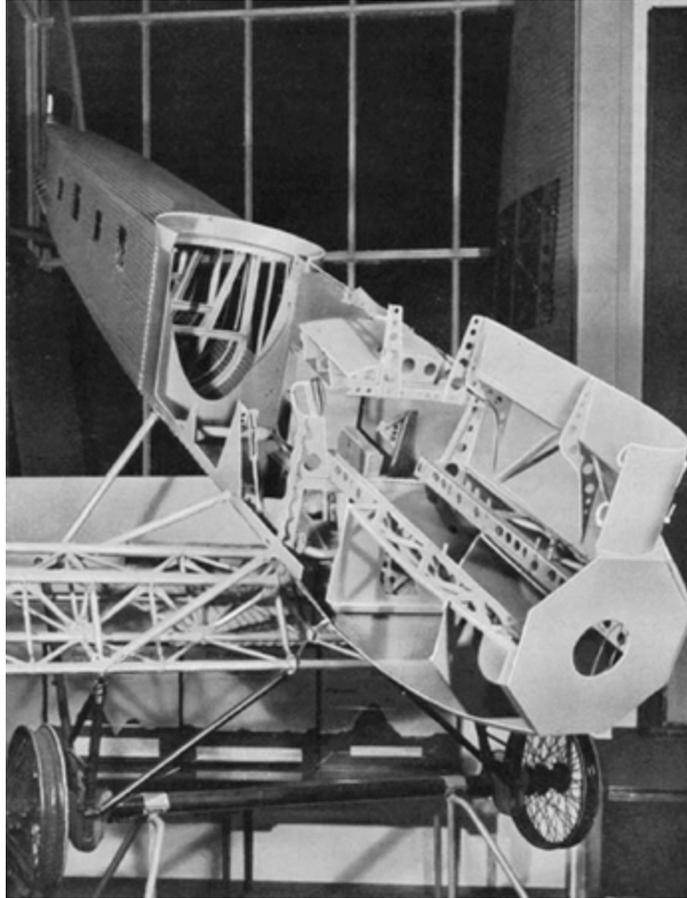


Junkers J3 in der Junkers Lehrschau in Dessau um 1930  
(Photo 005: aus „Junkers Lehrschau“, JFM AG)

Zur Junkers Lehrschau gehörten auch mindestens zwei Junkers J4 (J.I) als Vertreter des ersten in Serie gebauten Ganzmetallflugzeugs der Welt. Eine der beiden J4 verfügte über einen Ganzmetallrumpf bei dem auch das Rumpfenende durchgängig mit Wellblech beplankt war. Mit hoher Wahrscheinlichkeit handelte es sich hierbei um die 749/18, die 1918 als Versuchsflugzeug mit einem vollständigen Metallrumpf ausgerüstet wurde. Die Junkers Lehrschau stellte bis zum Ende des zweiten Weltkriegs die bedeutendste Sammlung von Junkers Flugzeugen dar.







Junkers J4 (links) und J2 (rechts) in der Junkers Lehrschau in Dessau um 1930  
(Photo 006-008: aus „Junkers Lehrschau“, JFM AG)

Sie überstand die Bombardierung der Junkers-Werke im zweiten Weltkrieg weitgehend unbeschadet. Charles Lindberg besuchte die Sammlung im Juni 1945 und ließ sie vor dem amerikanischen Rückzug aus Dessau noch im Juni 1945 einschließlich der Junkers-Bibliothek evakuieren. Damit verliert sich die Spur der Lehrschau. Sie gilt bis heute als verloren.

## **Deutsches Museum München**

Das erste Museum, das ein Junkers-Flugzeug in seiner Ausstellung zeigte, war das 1903 gegründete Deutsche Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaften und