



Die Junkers F 13 „Annelise“ erreichte am 13.9.1919 mit 8 Personen an Bord die Rekordhöhe von 6.750 m.

## Ein Vogel namens „Eptaba“

Von Günter Frost (ADL)

08.2014 überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in JET+PROP Nr. 1 / 1998

Am 13. September 1919 schaffte die Junkers F 13 „Annelise“ (WNr. 532) eine Gipfelhöhe von 6.750 m. An Bord befanden sich außer dem Werkspiloten Emil Monz sieben weitere Personen. Die Leistung wurde als Höhenweltrekord anerkannt, führte zu vielen Presseveröffentlichungen und machte die F 13 auf einen Schlag überall in der Fachwelt bekannt.

Einige Luftfahrtzeitschriften, wie „Flugsport“ und „Luftwelt“, erwähnten in ihren Meldungen nicht nur die Typenbezeichnung F 13 (bzw. J 13), sondern wußten zu berichten, daß es sich um das bekannte Muster „Eptaba“ handelte. Seither haben zahllose Luftfahrthistoriker gerätselt, was sich hinter dieser kryptischen Bezeichnung verbergen könnte.

### Eptaba, Esaba & Co

Die Vermutung, daß „Eptaba“ eine Art Abkürzung darstellt, ist naheliegend. Aber welche Bedeutung kam den einzelnen Buchstaben zu? Einer der letzten, die darüber spekuliert haben, war Dr. Günter Schmitt in seinem Buch „Hugo Junkers und seine Flugzeuge“ (Motorbuch-Verlag). Er schrieb darin: *Zahlreiche Hypothesen, Vergleiche und Überprüfungen haben zu der Überzeugung geführt, daß die Wortbildung „Eptaba“ ... eine Kombination aus den Anfangsbuchstaben der Wortgruppe war: Einmotoriges Passagierflugzeug, Tiefdecker-Anordnung, Baustoff Aluminium.* Hält diese Interpretation einer genauen Überprüfung stand?

Um das Suchfeld einzugrenzen, war als erstes zu klären, ob es sich um einen werksinternen Schlüssel von Junkers handelte oder ob ähnliche Kürzel auch bei anderen deutschen Flugzeugherstellern auftauchten. Eine schnelle Durchsicht förderte zwei Musterprüfungsprotokolle aus den ADL-Archiven zu Tage, in denen sich folgende Bezeichnungen fanden:

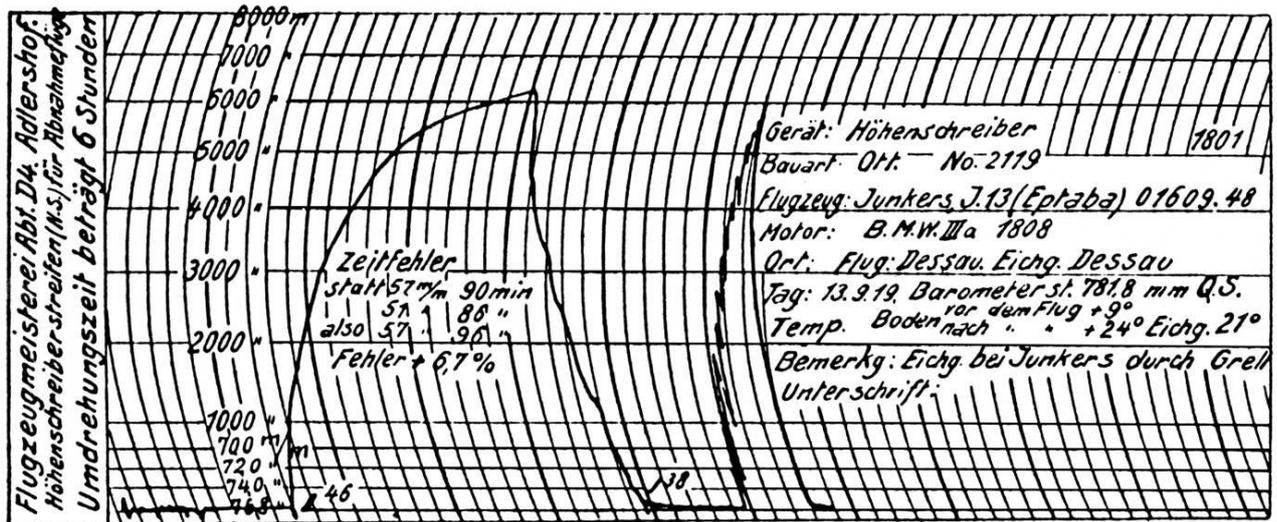
Rieseler R III	Esaba 004 11 35 Nr 1 22
Müller GMG II	Esaba 005 14 31 Nr 42/28

Damit war klar, daß es hier nicht um einen Junkers-Typenschlüssel ging, sondern um eine allgemeingültige Klassifizierung, die mit der DVL (Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V., Berlin Adlershof) und mit Flugzeug-Musterprüfungen zu tun hatte.

Außerdem wurde klar, daß die von Schmitt gefundene Erklärung für den Begriff „Eptaba“ nicht stimmen konnte: Weder die Rieseler R III noch die GMG II waren aus dem „Baustoff Aluminium“ hergestellt, sondern Stahlrohr/- bzw. Holz/Stoff-Konstruktionen. Die Endung „ba“ mußte also etwas anderes bedeutet haben.

Wie die gefundenen Beispiele zeigen, bestand die Gesamtcodierung nicht nur aus Buchstaben, sondern aus einer Buchstaben-Zahlenkombination. Ein Blick in die Musterprüfungsunterlagen der Junkers F 13 bestätigt, daß auch hier dem Buchstabenschlüssel bestimmte Zahlengruppen folgten: Eptaba 016 09 48 Nr 1 19. Bereitete die Interpretation des Buchstabencodes schon genug Schwierigkeiten, so war der Zahlencode ohne Kenntnis der dahinterstehenden Systematik kaum zu „knacken“. Lediglich die beiden letzten Ziffern ließen sich unschwer als Jahreszahl-Abkürzung identifizieren.

Das war der Stand der Diskussion, auch innerhalb der ADL – bis vor einigen Wochen der Zufall zur Hilfe kam...



**(oben):**  
Auf dem damals veröffentlichten Barogramm des Höhenrekordfluges der F 13 ist deutlich die Bezeichnung „Eptaba 01609.48“ zu erkennen.

**(links):**  
Nach dem erfolgreichen Höhenrekord posieren die 8 Teilnehmer vor dem Flugzeug: Zu ihnen gehörten Robert Madelung, späteres Vorstandsmitglied der DVL (auf dem Dach sitzend) und Robert Gsell, späterer Leiter des eidgenössischen Luftamts in Bern (in Bildmitte auf der Flügelwurzel sitzend, mit Brille). Pilot war Emil Monz (in Bildmitte stehend, hinter Gsell).

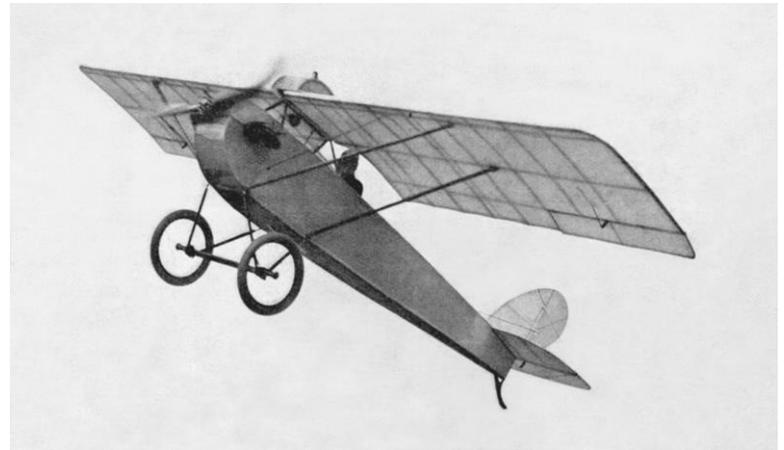
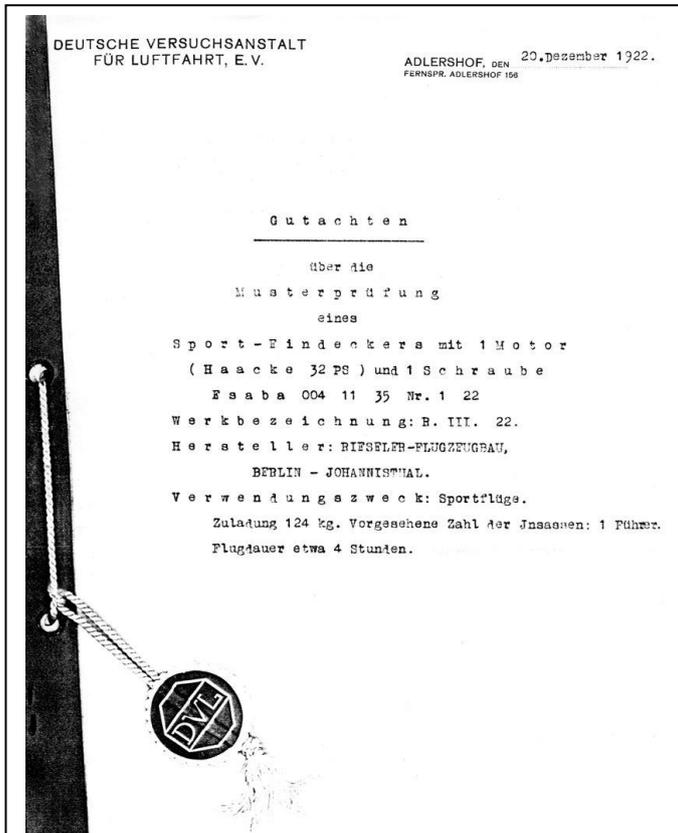
## Die DVL-Musterbezeichnung

Bei Forschungen in ganz anderer Sache kam zufällig zwischen Bergen von Akten die Abschrift eines Aufsatzes zu Tage, der den Titel „Die Bezeichnung der Flugzeugmuster“ trug und offenbar aus der Feder eines DVL-Mitarbeiters stammte. Leider war kein Entstehungsdatum angegeben. Die Abschrift nahm jedoch Bezug auf einen Brief der DVL vom 26.8.1919; daraus läßt sich vermuten, daß der Aufsatz in der ersten Jahreshälfte 1919 entstanden ist.

Und diese Schrift enthielt nun die langgesuchten Informationen, mit denen es endlich möglich war, solche Begriffe wie „Eptaba“, „Esaba“ und die dazugehörigen Zahlenkombinationen zu entziffern.

Wie bereits vermutet, handelte es sich um eine DVL-eigene Nomenklatur, die mit dem Ziel eingeführt worden war, einen herstellerunabhängigen Musterbezeichnungsstandard zu schaffen. Diese DVL-Musterbezeichnung erlaubte, mustergeprüfte Flugzeugtypen jederzeit eindeutig zu identifizieren. Die Bezeichnung war aufgebaut aus:

- Gattungswort
- Größenzahl
- Eintragungszahl.



*(oben):* Musterprüfungs-Gutachten des Sportflugzeugs Rieseler R III aus dem Jahre 1922.

*(rechts):* Die Rieseler R III bei Vorführungsflügen in Berlin-Johannisthal 1922. Sie wurde ab Jahresende 1922 beim Stahlwerk Mark, Breslau, in Serie gebaut.

*(unteres Bild Slg. Hartmut Rieseler)*

## Das Gattungswort

Die Gattungsbezeichnung setzte sich aus Vokalen und Konsonanten derart zusammen, daß man das entstehende Wort leicht aussprechen und auch behalten konnte. Sie gab Auskunft über Einsatz und Aufbau des Flugzeugs.

### Verwendung

E Landflugzeug

A Wasserflugzeug

Ea Land- und Wasserflugzeug

Dabei stand das „E“ gedanklich für „Erde, earth, terre“, während das „A“ sich in den Begriffen „Aqua, Wasser, water“ wiederfindet.

### Gebrauchszweck

p Personenverkehr

t Transport (von Lasten)

s Sportflug

m Meteorologie (Wetterflug)

Handelte es sich um ein Mehrzweckflugzeug, so waren folgende Kombinationen erlaubt:

sp, pt, st

sm, tm, mp

spt, mps, mpt

Diese Regel war notwendig, um das entstehende Kunstwort aussprechbar zu halten.

### Zahl der Flügel

- a Eindecker
- e Doppeldecker
- i Dreidecker
- o Vierdecker
- u Fünfdecker

### Zahl der Triebwerke

- b einmotorig
  - c zweimotorig
  - d dreimotorig
  - f viermotorig
  - g fünfmotorig
- und so weiter.

### Zahl der Propeller

- a 1 Luftschraube
- e 2 Luftschrauben
- i 3 Luftschrauben
- o 4 Luftschrauben
- u 5 Luftschrauben.



*Sportflugzeug Gebr. Müller GMG II, Baujahr 1928. Die D-1420 gehörte Arthur Martens, dem bekannten Segelflieger von der Rhön, und flog 1928 Reklame für die bevorstehende ILA.*

## Die Größenzahl

Die Größenzahl lieferte Angaben über Fluggewicht, Leistungs- und Flächenbelastung. Sie war stets siebenstellig.

### Die ersten 3 Ziffern

betrafen das Gesamtgewicht (die Gesamtmasse) des Flugzeugs. Das echte Fluggewicht mußte auf volle 100 kg auf- bzw. abgerundet und dann durch 100 geteilt werden. Eine Maschine mit 1.270 kg Gesamtgewicht wurde folglich als 013 codiert. Und die Zahl 007 bedeutete ein Fluggewicht zwischen 650 und 749 kg.

### Die vierte und fünfte Ziffer

gaben die Leistungsbelastung des Flugzeugs in kg/PS an, gerundet auf volle kg/PS. Die Zahl 09 stand z.B. für runde 9 kg/PS.

### Die beiden letzten Ziffern

informierten über die Flächenbelastung des Flugzeugs in kg/m<sup>2</sup>, gerundet auf volle kg/m<sup>2</sup>. Ein Wert von 32,4 kg/m<sup>2</sup> wurde als 32 verschlüsselt, 32,5 kg/m<sup>2</sup> dagegen als 33. Die Zahl 45 bedeutete rund 45 kg/m<sup>2</sup> Flächenbelastung.

## Die Eintragungszahl

Den letzten Teil des Zifferncodes bildete die Eintragungszahl. Sie war mindestens dreistellig und wurde durch die Abkürzung „Nr“ von den vorhergehenden Zahlengruppen getrennt. Die beiden letzten Ziffern der Eintragungszahl gaben das Jahr der Eintragung an, die davorstehende(n) Ziffern(n) stellte(n) die laufende Registernummer der Zulassungsbehörde dar. „Nr 5 20“ bezeichnete also die fünfte Flugzeugkonstruktion, die im Jahr 1920 in das Musterprüfungsregister eingetragen wurde.

In späteren Jahren wurde offensichtlich auf das vorangestellte „Nr“ verzichtet; stattdessen ging man dazu über, die Zahlengruppen durch Schrägstriche voneinander zu trennen (wie das Beispiel Müller GMG II zeigt).

## „Eptaba“ entschlüsselt

Ausgerüstet mit diesem Wissen fällt es jetzt nicht schwer, die Bedeutung der DVL-Musterbezeichnung „Eptaba 016 09 48 Nr 1 19“ zu enträtseln. Die Kürzel standen für:

- Land-Personen- und Frachteindecker, mit 1 Motor und 1 Propeller.
- Gesamtgewicht rund 1.600 kg
- Leistungsbelastung rund 9 kg/PS
- Flächenbelastung rund 48 kg/m<sup>2</sup>
- Eingetragen als Nr. 1 in das Register der Flugzeugmuster im Jahr 1919.

Die Bedeutung der im Text erwähnten Musterbezeichnungen für die Rieseler R III und die Müller GMG II darf jeder Leser selbst entschlüsseln.

Das DVL-Bezeichnungsschema wurde etwa Mitte 1919 eingeführt. Die erste hierin klassifizierte Neukonstruktion war die Junkers F 13, die am 25. Juni 1919 ihren Erstflug durchführte und ihre Musterprüfung am 18. Juli 1919 erfolgreich abschloß. Die Nutzung der DVL-Nomenklatur endete allem Anschein nach im Jahr 1933 – oder genauer gesagt wohl mit dem 1.4.1933, als die DVL ihre Zuständigkeit als Prüfstelle für Luftfahrzeuge an das neugeschaffene Reichsamt für Flugsicherung abgab. In den Musterprüfungsunterlagen der Flugzeugtypen, die nach 1933 entwickelt wurden, finden sich nämlich keine Klassifizierungen gemäß dem DVL-Schema mehr.

Flugzeugbau Gebr. Müller  
Griesheim bei Darmstadt 2. Blatt zum Brief vom

---

**A b s c h r i f t .**

Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt E.V. Berlin-Adlershof, den 27.10.28.

**Bescheinigung**  
über die  
zusätzliche Musterprüfung  
eines  
Land - Sport - Eindeckers  
mit  
einem Motor (Anzani 3 Zyl.) und einer Schraube  
E s a b a oo5 14 31 42 28  
Werkbezeichnung: GMG II  
Hersteller: Gebr. Müller Flugzeugbau,  
Griesheim b/Darmstadt.

--

**A n e r k a n n t !**  
Berlin, den 5. Februar 1929  
Der Reichsverkehrsminister.  
Im Auftrag  
gez. D a h l m a n n .

Stempel  
L 8 Z 191/M.



Flugzeugbau Gebr. Müller  
Griesheim bei Darmstadt 2. Blatt zum Brief vom **A b s c h r i f t .**

---

Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt E.V. Berlin-Adlershof, den 27.10.1928.

**P r ü f b e r i c h t**  
zum  
Flugzeugmuster  
E s a b a oo5 14 31 42 28  
Werkbezeichnung: GMG II  
Hersteller: Gebr. Müller Flugzeugbau  
Griesheim b/Darmstadt.

---

Das Flugzeug GMG II ist eine Weiterentwicklung des Musters GMG Ia. Das Fluggewicht ist auf 500 kg erhöht. Höhen- und Seitenleitwerk sind in Flosse und Ruder unterteilt worden.  
Das neue Flugzeugmuster wurde der DVL zur zusätzlichen Musterprüfung vorgeführt. Geprüft wurden:

- 1) Der Festigkeitsnachweis (vergl. Anlage 1 und 2)
- 2) die aerodynamischen Unterlagen (vergl. Anlage 3)
- 3) die Zeichnungen (vergl. Anlage 4)
- 4) die Flugeigenschaften (vergl. Anlage 5)
- 5) die Flugleistungen (vergl. Anlage 6).

Die Betriebstüchtigkeit des Motorenmodells Anzani 3 Zyl. 35 P.S. ist noch nicht nachgewiesen. Die Triebwerksanlage arbeitete während der Prüfflüge einwandfrei.

Der Vorstand  
i.A.  
gez. Rob.Thelen.

*Die Abfertigung befreit  
Lammstein den 18.8.29.*



(oben):  
Abschrift der Bescheinigung über die zusätzliche Musterprüfung der GMG II und das Deckblatt des Prüfberichts, beides datiert aus dem Oktober 1928.

(rechts):  
Die GMG II Wnr. 16 wurde am 3.5.1929 als D-1653 zugelassen und im August 1929 von Josef Schiller in Bonn erworben. Das Foto zeigt die Maschine während der Teilnahme an einem Flugtag.



Deutsche Versuchsanstalt  
für Luftfahrt E.V.  
Flugzeugabteilung.  
Adlershof.

Adlershof, den 1. August 1919.

Deutsches Museum

GUTACHTEN

über die  
abgekürzte Musterprüfung  
eines  
Land-Personen- und Fracht-Endeckers mit 1 Motor (D IIIa oder Bmo. IIIa)  
und 1 Schraube.  
E p t a b a 016 09 48 Nr 1 19.  
Werkbezeichnung: "Verkehrsflugzeug J 13"  
Hersteller: Konstruktion: FORSCHUNGSANSTALT  
PROFESSOR JUNKERS, DESSAU,  
Werkstattherstellung: JUNKERS FLUGZEUG - WERK, DESSAU  
Verwendungszweck: Personen- und Sachbeförderung, Nutzlast 625 kg. Vorgesehene Zahl der Insassen 6 Personen, einschl. Führer. Flugdauer etwa 6 Stunden

Das Flugzeugmuster wurde von der DEUTSCHEN VERSUCHS-ANSTALT für LUFTFAHRT E.V. in der Zeit vom 5. Juli bis 18. Juli 1919 einer abgekürzten Musterprüfung für Flugzeuge unterzogen und wird für insgesamt drei Ausführungen als hinreichend verkehrssicher befunden.

Als Bestandteile dieses Gutachtens sind beigefügt:

1. Die Ergebnisse der durchgeführten Teilprüfungen,

In den Sondersammlungen des Deutschen Museums in München findet sich diese Abschrift des Musterprüfungs-Gutachtens der Junkers F 13 „Eptaba“, datiert vom 1.8.1919.

## Quellenverzeichnis

DVL-Gutachten über die Musterprüfung der Junkers F 13, datiert 1.8.1919

DVL-Gutachten über die Musterprüfung der Rieseler R III, datiert 20.12.1922

DVL-Bescheinigung über die zusätzliche Musterprüfung der Gebr. Müller GMG II, datiert 27.10.1928

Aufsatz „Die Bezeichnung der Flugzeugmuster“, Autor unbekannt, ohne Datum (ca. 1919)

Flugsport Jg. 1919, No. 20, Seite 711 und 728  
No. 24, Seite 882

Illustrierte Flugwoche, Jg. 1919, Seite 383

Der Luftweg, Jg. 1920, No. 8/9, Seite 4 f.

Weitere Unterlagen aus den Archiven der ADL