

# Junkers F 13 –

# der "Luxus-

## 1. Teil einer in zwangloser

In zwei Monaten wird das erste Modell einer "Nostalgie"-Serie herauskommen, die von der Firma Roskopf geplant wurde und Oldtimer-Flugzeuge der Lufthansa von deren Gründung 1926 bis 1933 enthalten wird. Als erstes Modell dieser im Maßstab 1:87 konzipierten Serie wird die Junkers F 13 erscheinen. Grund genug für FLUGZEUG, diese alten Lufthansa-Typen einmal vorzustellen. Als Information für den Bastler, als Anregung zum Bau weiterer Varianten oder Dioramen und natürlich als interessanten Lesestoff — denn dieser Typ hat eine recht abenteuerliche Geschichte...

**W**enn von Junkers-Flugzeugen die Rede ist, wird heute an erster Stelle die Ju 52 genannt. Sicher, dieses Flugzeugmuster hat unbestritten seinen Platz in der Luftfahrtgeschichte und gilt als Inbegriff eines sicheren und zuverlässigen Verkehrsflugzeuges. Aber gleichzeitig markiert es einen Endpunkt der Verkehrsflugzeugentwicklung, die Hugo Junkers und seine Mitarbeiter in Dessau mit einem anderen Flugzeugtyp einleiteten — mit der Junkers 13.

Nach theoretischer Beschäftigung mit Fragen des Flugzeugbaues ab 1909 hatte Junkers im Jahre 1915 in Dessau die Produktion von Flugzeugen für Heer und Marine aufgenommen. Insgesamt 11 Flugzeugmuster waren für den militärischen Einsatz entwickelt und zum Teil in Serie gebaut worden, als er unmittelbar nach dem Ende des 1. Weltkrieges dazu überging, sich dem Bau von Verkehrsflugzeugen zu widmen.

Der bereits im Projektstadium aufgegebenen Konstruktion der J 12, einem halb-offenen Reiseflugzeug für vier Personen unter Verwendung von Bauteilen des Schlachtflugzeuges J 10, folgte am 10. Februar 1919 der Konstruktionsbeginn der J 13. Dieses sechssitzige Flugzeug in freitragender Ganzmetallbauweise mit einer geschlossenen, komfortablen Kabine für vier Passagiere sollte als Type F und später mit der Serienbezeichnung F 13 Maßstäbe für den Bau von Verkehrsflugzeugen setzen und die Entwicklung des Weltluftverkehrs nachhaltig beeinflussen. Von den insgesamt 322 gebauten Junkers F 13 sind einige wenige Exemplare in Museen zu besichtigen, und ein oder zwei mögen heute noch an entlegenen Ecken der Welt auf ihre Wiederentdeckung warten.

Konstrukteur des Flugzeuges war Dipl.-Ing. Otto Reuter. Als Sohn eines Bildhauers verbanden sich bei ihm Kreativität und mathematisch-naturwissenschaftliche Exaktheit in geradezu idealer Weise. Ein von ihm gefertigtes Plastilin-Modell wies bereits alle Merkmale der F 13 auf;

Die D-556 "Präriehuhn" über einem Frankfurter Wohngebiet. Von der Badisch-Pfälzischen Luft Hansa gechartert, trug die Maschine an der Seitenflosse den Namen ihres Heimatflughafens Mannheim.

Sammlung Ott

*Junkers F 13 D-556 "Präriehuhn" over Frankfurt. On charter to Luft Hansa, the machine bore the name of its home field, Mannheim, on the fin.*

# Liner" zwischen den Weltkriegen

Folge erscheinenden Serie über die Oldtimer der Lufthansa von Günther Ott (ADL)



D 429 "Haselhuhn" auf dem Flugplatz Dresden-Heller in der 1927 üblichen Ausführung mit altem Seitenruder und vergrößerten Seitenflosse. Sammlung Ott

D-429 "Haselhuhn" at Dresden-Heller airport. The old rudder and enlarged fin are typical of the 1927 configuration.

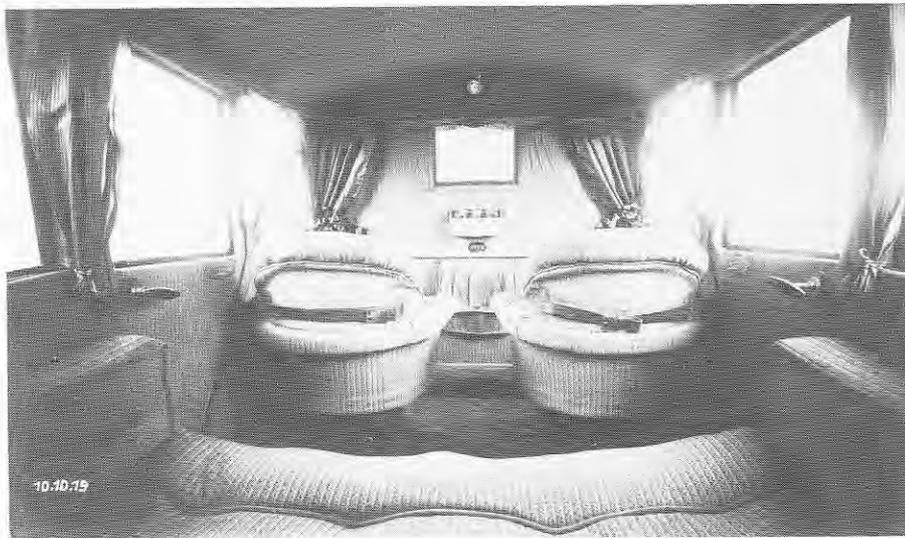
die anschließend durch Herrn von Doepp an Modellversuchen im Windkanal durchgeführte aerodynamische Nachprüfung bestätigte die richtige Formgebung. Reuter starb am 12. Januar 1922, und Junkers verlor seinen wohl genialsten Mitarbeiter.

Bereits am 25. Juni 1919 startete das Musterflugzeug der F 13 mit dem Flugzeugführer Emil Monz in Dessau zum Erstflug. Es war die Werknummer 531 mit dem Namen "Hertha", die am 18. Juli 1919 mit der Eintragung als D-183 in die deutsche Luftfahrzeugrolle (LFR A) ihre Verkehrszulassung erhielt. Die Zuverlässigkeit und Zweckmäßigkeit der Konstruktion konnte durch nichts besser unter Beweis gestellt werden als durch die Tatsache, daß dieses Flugzeug — ab Mai 1920 mit dem Kennzeichen D-1 (LFR B) — mehr als 20 Jahre im Einsatz blieb und am 27. Juni 1940 sogar noch von der deutschen Luftwaffe als Schulflugzeug übernommen wurde (siehe nächstes Heft).

So richtungweisend die Konstruktion war, so schwierig gestaltete sich der Absatz der gleich in Serie gebauten F 13. Aus dem Fundus ehemaliger Militärflugzeuge konnten sich die entstehenden Luftverkehrsgesellschaften billig ihren Flugzeugpark aufbauen — für die zwar moderne aber teure F 13 war da zunächst kein Markt. Um Aufmerksamkeit auf die F 13 zu lenken und dadurch ihre Verkaufschancen zu verbessern, wurde am 13. September 1919 mit der zweiten F 13 (Werknummer 532 "Annelise"), wieder mit dem Piloten Monz, ein Welthöhenrekord erfliegen. Mit acht Personen (523 kg Nutzlast) kam die "Annelise", ausgerüstet mit einem 185 PS BMW IIIa, in 86 Minuten auf eine Höhe von 6750 Metern. Die offizielle Anerkennung blieb dieser Rekordleistung jedoch versagt, weil Deutschland als Folge des verlorenen Krieges von der Mitgliedschaft in der FAI suspendiert war.

Immerhin hatte dieses Ereignis einen Interessenten angelockt, der ausgerechnet bei einem ehemaligen Kriegsgegner Absatzchancen für die F 13 versprach: John M. Larsen erschien Ende September 1919 in Dessau und sicherte sich von Junkers exklusiv die Verkaufsrechte für Nordamerika. Ab Februar 1920 wurden insgesamt 24 F 13 an Larsen geliefert, der sie in den USA als J.L.6 (John Larsen 6-Zylinder) anbot; davon gingen 8 Maschinen an die U.S. Postverwaltung, 4 an die U.S. Navy und 2 an das Army Air Corps, um dort erprobt zu werden. Als die F 13 nach einigen tragischen Unfällen im U.S. Postdienst ins Gerede kam, wurde der Typ in Amerika zu einem Ladenahter und die Zusammenarbeit mit Larsen ging 1921 zu Ende.

Letztlich hatte die Verbindung zu Larsen nicht die erhoffte Signalwirkung auf weitere Kaufinteressenten. Nur zwei weitere Maschinen wurden im Juli 1920 an die deutsch-kolumbianische Fluggesellschaft SCADTA in Baranquilla geliefert. Hier hatte sich Junkers erstmals durch Einbringung der Flugzeuge an einer Luftverkehrsgesellschaft beteiligt. Ein Verfahren, das in den Folgejahren kontinuierlich ausgebaut wurde und den Absatz von Junkers-Flugzeugen — vor allem der F 13 — in aller Welt förderte. Gleichzeitig wurde damit aber auch der Grundstein für die Finanzierungsprobleme des Junkers-Kon-



Ein Blick in die luxuriöse Passagierkabine der F 13. Sammlung Ott

The F 13's luxurious passenger compartment.



1927 flog die D-207 "Falke" als Wassermaschine auf der Rhein-Strecke Köln-Duisburg-Rotterdam - hier bei der Zwischenlandung in Duisburg. Sammlung Ott

In 1927 the seaplane D-207 "Falke" operated on the Rhine route Cologne-Duisburg-Rotterdam. It is depicted here during an intermediate landing in Duisburg.



**Im Luftverkehr von Breslau und Gleiwitz nach dem Riesengebirge flog die D-338 "Nebelkrähe" während des Winters 1928/29 mit Schneekufen.**  
Sammlung Ott

*While flying to the Sudeten mountains from Wroclaw and Gliwice in winter 1928/29, D-338 "Nebelkrähe" was equipped with skis.*

zerns gelegt, die im Herbst 1925 die Luftfahrtabteilung des Reichsverkehrsministeriums zum Eingreifen veranlaßten. Im Zuge der Sanierungsmaßnahmen für das Flugzeugwerk mußte die Verfügung über die in Konkurrenz zum Aero Lloyd stehende Junkers Luftverkehr AG an das Reich übertragen werden, so daß am 6. Januar 1926 der Zusammenschluß beider Gesellschaften zur Deutschen Luft Hansa AG erfolgen konnte.

Als die neue Einheitsgesellschaft vier Monate später an den Start ging, war ein Flugzeugtyp außergewöhnlich stark vertreten — die Junkers F 13. Mehr als 40 F 13 gehörten zum Anfangsbestand von 162 Verkehrsflugzeugen. Allein daran wird deutlich, welche herausragende Bedeutung die F 13 für den Flugbetrieb der Luft Hansa hatte. Obwohl auf nachfragestarken Linien bereits größere Flugzeuge wie Junkers G 24 oder Dornier Komet III eingesetzt wurden, hatte die F 13 im Jahre 1926 einen Anteil von 39,3% an der Gesamtflugleistung.

Noch 1933, als bereits die Ju 52/3m bei der Lufthansa eingeführt war, behauptete die F 13 mit 19,4% ihre Spitzenposition bei der Kilometerleistung. Die mit der Ju 52/3m eingeleitete Modernisierung der Flotte ließ der F 13 nur noch ein mehr und mehr eingeschränktes Betätigungsfeld, so im Bäderluftverkehr zu den Nordseeinseln oder zu den Erholungszentren im Riesengebirge und im Rundflugdienst. Die Mehrzahl der Maschinen wurde zwischen 1933 und 1935 im Tausch gegen neue Ju 52/3m an das Reich, z. B. an die Deutsche Verkehrsflieger Schule (DVS), abgegeben.

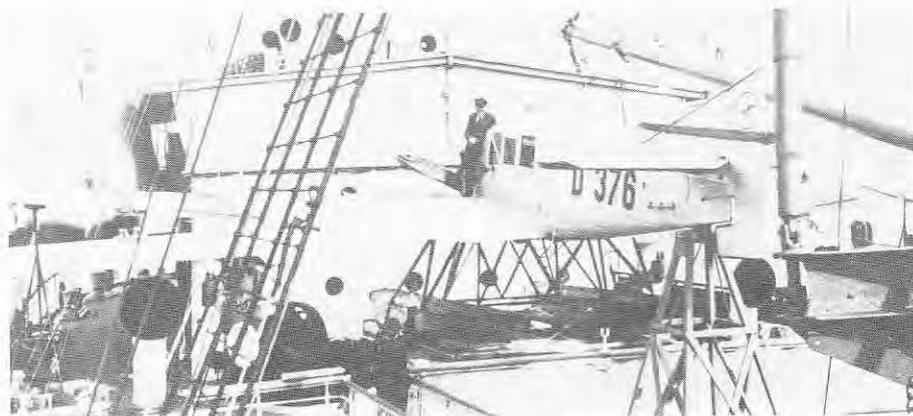
Zwar kamen im Mai 1934 noch vier ehemals italienische F 13 für einige Zeit zur Lufthansa, doch Ende 1936 war der Bestand auf 5 Maschinen reduziert. Wurden 1928 noch 43 Passagier- und 2 Frachtstrecken mit F 13 befliegen, so blieben 1937 nur die Linien Chemnitz-Halle/Leipzig, Hamburg-Kiel-Flensburg, Wilhelmshaven-Wangerooze und Breslau-Hirschberg übrig.

Als die Lufthansa am 30. April 1938 mit der Hansa Flugdienst GmbH eine Tochtergesellschaft für den Rundflugbetrieb gründete, wurden die D-1 "Nachtigall", D-OKUF "Elster" und D-OMUH "Tauchente" an das neue Unternehmen verkauft. 1939 folgten die gerade von der Oelag über-



**Die D-426 "Sprosser" war im Sommer 1927 an die Oelag verchartert und erhielt die österreichische Zulassung A 38.**  
Sammlung Ott

*D-426 "Sprosser" was chartered to Oelag in summer 1927 and given the Austrian registration A-38.*



**Vom 15. Februar bis 16. Juni 1928 wurde die D-376 "Kronenreihler" bei Mittelmeerkreuzfahrten des Norddeutscher-Lloyd-Dampfers "Lützw" als Bordflugzeug eingesetzt.**  
Sammlung Ott

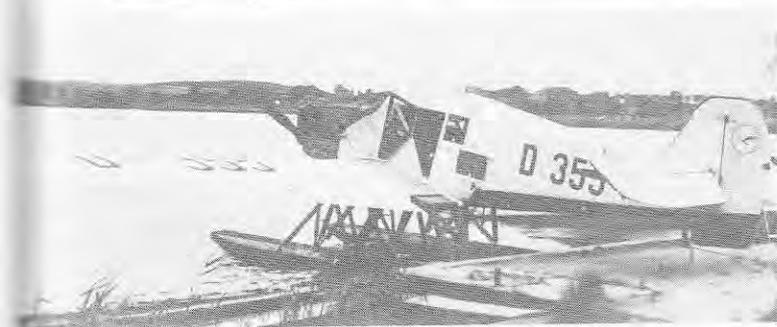
*From 15 February to 16 June 1928 D-376 "Kronenreihler" flew from the NDL steamer "Lützw" during Mediterranean cruises.*

nommene D-OLAP "Sonnenvogel" sowie D-ONIL "Laubsänger" und schließlich D-OPOX "Stößer".

Die D-OPOX hatte bis zu ihrem Ausscheiden bei der DLH 5922 Betriebsstunden erreicht, doch mit 7007 wurde 1938 für die D-OKUF die höchste Flugstundenzahl einer F 13 registriert. Mit 27 Flügen auf der Strecke 113 Karlsruhe-Norderney im Sommer 1939 verabschiedete sich die F 13 aus dem Liniendienst der Lufthansa.

Die Zahl der mit F 13 beförderten Lufthansa-Passagiere ist nicht mehr zu ermitteln, aber ohnehin beeindruckt die Bilanz ihres Einsatzes: Von 1926 bis 1939 wurden mit insgesamt 67 Maschinen 20,5 Millionen Flugkilometer im planmäßigen Luftverkehr der DLH absolviert.

Auch die Schattenseite soll hier erwähnt werden: Die Lufthansa verlor 10 Junkers F 13 durch Flugunfälle, davon 5 im Liniendienst; je 12 Passagiere und Besatzungsmitglieder fanden dabei den



Zu Wasser und zu Lande - die D-355 "Seeschwalbe"

Sammlung Ott (links), Foto: Dr. Vocke (ADL)



D-355 "Seeschwalbe" on land and on water.

Tod. Kaum einer dieser Unfälle hatte seine Ursache in konstruktiven oder technischen Mängeln des Flugzeuges, und es gab keinen Piloten der alten Lufthansa, der die F 13 nicht gern geflogen und ihre Flugeigenschaften nicht als gut bezeichnet hätte. Aus der Sicht des Passagiers war es ein komfortables und zuverlässiges Verkehrsmittel, und auch die Techniker hatten an dem Flugzeugmuster wenig auszusetzen.

Für das Flugzeugwerk blieb allerdings als Fazit, daß man nach dem Tode Reuters lange, vielleicht zu lange, an der bewährten F 13 festgehalten hatte. Bis 1932 die letzte der 322 gebauten F 13 einen Abnehmer fand, gab es von diesem Flugzeugtyp nach 31 Musterprüfungen nicht weniger als 60 Flugzeugmuster-Varianten.

Die Tabelle auf der nächsten Seite zeigt die gebräuchlichsten Musterbezeichnungen der F 13. Ab 1927 war bei Junkers ein Bezeichnungssystem üblich, das Abweichungen vom Grundmuster (Prototyp) durch eine Kombination von zwei Buchstaben nach der Typennummer erkennbar machte. Konsonanten zeigten Änderungen der Zelle und Vokale Änderungen des Triebwerks an, wobei eine Ziffer zwischen den beiden Buchstaben noch unterschiedliche Varianten eines Musters kennzeichnen konnte.

Bei der Lufthansa waren im wesentlichen die Muster F 13 be und bi üblich. Im Zuge der Standardisierung der Flotte wurden die meisten Maschinen dem moderneren Ausrüstungsstand F 13 de und fe bzw. F 13 die und fie angepaßt oder als bald an die DVS abgegeben. Ausgenom-



Bereit zum Einsteigen - die F 13 D-420 "Seeadler" im Sommer 1932 auf dem Flughafen Tempelhof. Foto: Dr. Vocke (ADL)

Junkers F 13 D-420 "Seeadler" awaits its passengers in Tempelhof, summer 1932.



Die F 13 ge D-1579 "Karmingimpel" war ab 1930 von der Badisch-Pfälzischen Luft Hansa gechartert. Dieses Muster hatte einen verlängerten Rumpf. Sammlung Ott

F 13 ge D-1579 "Karmingimpel" was on charter to Luft Hansa from 1930 onwards. Note the lengthened fuselage.



Zwei F 13 Veteranen mit "hoher Hausnummer" 1933 bei der Luft Hansa in Tempelhof: F 13 bi D-1036 "Kasuar" und F 13 die D-1183 "Albatros" Foto: Dr. Vocke (ADL)

Two F 13 veterans in Luft Hansa service at Tempelhof 1933: F 13 bi D-1036 "Kasuar" and F 13 die D-1183 "Albatros".



Die ehemalige D-376 "Kronenreier" 1935 als F 13 fie D-OBAZ mit neuem Seitenleitwerk und 3000 l - Schwimmern im Bäderdienst zu den Nordseeinseln.

Foto MBB

Equipped with floats, F 13 fle D-OBAZ, ex-D-376 "Kronenreier", operated on a bathing service to the North Sea islands.



D-ONOR "Hänfling" 1936 mit ungewöhnlicher Lufthansa-Bemalung auf der Insel Wangerooge. Diese Maschine, eine F 13 ke mit hydraulisch gefedertem Fahrgestell und Niederdruckreifen, flog zuvor als I-BAJA bei der italienischen Fluggesellschaft S.A.M.

Sammlung Ott

D-ONOR "Hänfling" wearing an unusual Lufthansa livery on Wangerooge 1936. Previously flown by the Italian airline S.A.M. as I-BAJA, this F 13 ke featured hydraulic undercarriage suspension and low pressure tyres.

men davon blieben lediglich ein Zugang aus dem Jahre 1934, die F 13 ke D-ONOR "Hänfling", sowie die D-1 "Nachtigall" als letzte F 13 bi.

**Technische Daten Junkers F 13 de**

Freitragender Ganzmetall-Tiefdecker mit gewellter Außenhaut

Baustoff:	Duralumin
Triebwerk:	1 x 280/310 PS Junkers L5
Besatzung:	2
Passagiere:	4
Maße: Spannweite	17,75 m
Länge	9,80 m
Höhe	3,50 m
Flügelfläche	43,00 qm
Gewichte: Rüstgewicht	1490 kg
Fluggewicht	2100 kg
Leistungen: Geschwindigkeit in 2000 m Höhe	192 km/h
Reichweite	980 km
Gipfelhöhe	5000 m
Flächenbelastung	49,0 kg/qm
Leistungsbelastung	6,75 kg/PS



Nach Übernahme der österreichischen Luftverkehrsgesellschaft Oelag kam auch die F-13 "Sonnenvogel" als D-OLAP zur DLH und wurde bis zum Beginn des 2. Weltkrieges bei der Hansa Flugdienst GmbH für Rundflüge eingesetzt.

Foto Haubner

Following the takeover of Austria's Oelag airline, F-13 "Sonnenvogel" as D-OLAP also joined Lufthansa and was operated on aerial sight-seeing tours by Hansa Flugdienst GmbH until the beginning of the war.

Ein großer Teil der F 13 - Flotte der DLH wurde 1933/34 über die DVS an Fliegerschulen abgegeben. Hier die F 13 bi D-OTOR "Meise" und F 13 fie D-OVAS "Nebelkrähe" bei der Fliegerübungsstelle des DLV in Düsseldorf.

Sammlung Ott

A large portion of Lufthansa's F 13 fleet was passed on to flying schools in 1933/34. In this picture F 13 bi D-OTOR "Meise" and F 13 fie "Nebelkrähe" are seen at the DVS Düsseldorf.



**Erläuterung der Baumusterbezeichnungen**

**a.) Zelle (1. Kennbuchstabe)**

F 13	Grundmuster, kurze Tragfläche
F 13 b	lange Tragfläche, geschäftet oder ungeschäftet
F 13 c	lange ungeschäftete Tragfläche, verstärkter Motorvorbau für Junkers L 2 und BMW IV (Rma IV)
F 13 c1	wie F 13 c, jedoch Fahrgestell mit Elektrontraverse verstärkt
F 13 d	wie F 13 c, jedoch verstärkter Motorvorbau für BMW IIIa, BMW IV, Junkers L2 und L5 (Rma I)
F 13 d1	wie F 13 d, jedoch Fahrgestell mit Elektrontraverse verstärkt
F 13 f	wie F 13 d, jedoch Tragfläche und Mittelstück verstärkt, neues Leitwerk
F 13 ff	wie F 13 f, jedoch Fahrgestell mit Elektrontraverse verstärkt, als Wasserflugzeug vergrößerte Schwimmer (2850 Ltr.)
F 13 g	Rumpf verlängert, Tragfläche mit hochgezogener Hinterkante, als Wasserflugzeug 2850 Ltr. Schwimmer. W.Nr. 2030 - 2054
F 13 h	wie F 13 g, jedoch Pfeilflügel. W.Nr. 2055 - 2059
F 13 k	Pfeilflügel, abnehmbarer Motoranbau, ölgedämpfte Federbeine, als Wasserflugzeug 3100 Ltr. Schwimmer, ab W.Nr. 2060

**b.) Motor (2. Kennbuchstabe)**

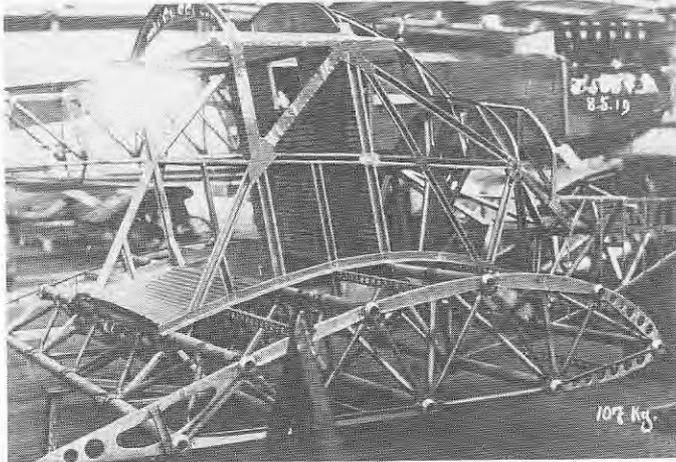
Grundmuster	160 PS Mercedes D III oder 185 PS BMW IIIa (Verd. 1:6,5)
a	230 PS Junkers L 2
e	310 PS Junkers L 5
i	250 PS BMW IV
o	320 PS BMW Va
u	185 PS BMW IIIa bzw. J-BMW
y	240 PS A.-S. Puma
ä	485 PS Bristol Jupiter VI (auch Lizenz Siemens, G&R)
ü	525 PS Pratt & Whitney Hornet
ai	520 PS P.&W. Hornet 2:1 unters. (4-Blatt-Luftschaube)
ao	440 PS A.-S. Jaguar
au	425 PS P.&W. Wasp
ay	570 PS A.-S. Jaguar Major G.F.

Fortsetzung im nächsten Heft

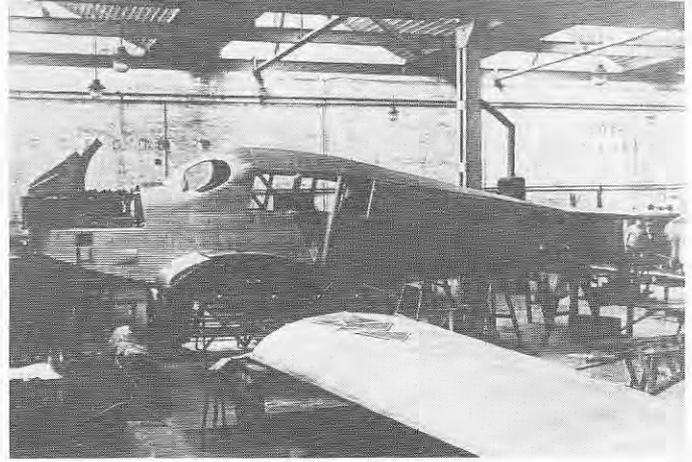
# Der Lebenslauf der ersten Junkers F 13 von 1919 bis 1940 als Foto-Dokumentation

Im 1. Teil der F 13-Typenstory von Günther Ott (Heft 2/88) erwähnte der Autor die Werknummer 531, die am 25. Juni 1919 mit Flugzeugführer Emil Monz am Steuer in Dessau ihren Erstflug machte. Dieses Musterflugzeug für den Typ F 13 - heute würde man sagen die V1 - konnten wir aus Platzgründen nicht im Bild vorstellen. Inzwischen hat Günther Ott, der zur Arbeitsgemeinschaft Deutsche Luftfahrtshistorik (ADL) gehört, eine ganze Bild-Dokumentation zu-

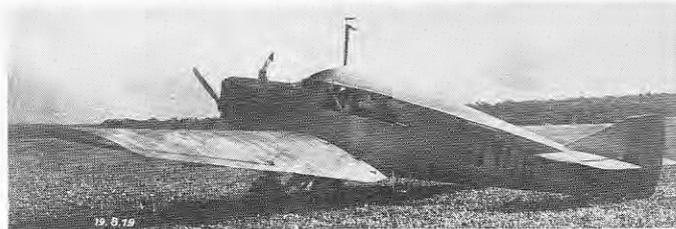
sammengestellt, die das Musterflugzeug vom Bau bis zu seinem Einsatz bei der ehemaligen deutschen Luftwaffe zeigt. Eine nicht hoch genug einzuschätzende Seltenheit, denn wann hat man schon mal des Glück, den Lebensweg eines Flugzeugs mit so vielen Bildern verfolgen zu können. Im Anschluß an diese Bild-Dokumentation folgt eine Liste aller Junkers F 13 der Lufthansa, die kaum noch eine Frage über diesen Typ offen lassen dürfte.



Fertigung des Rumpfmittelstücks, Bauzustand am 8. Mai 1919  
Centre fuselage under construction, 8 May 1919.



Am 4. Juni 1919 war das Flugzeug fertig zur Endmontage  
The first F-13 nears final assembly, 4 June 1919.

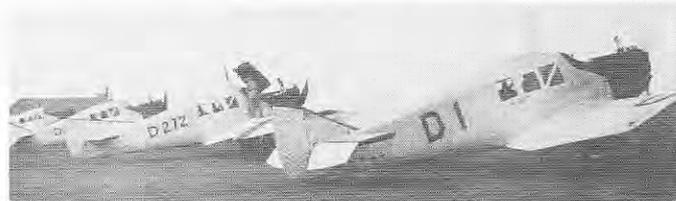


Die Werknummer 531 erhielt am 18. Juli 1919 die LRF A-Zulassung D-183  
Alle Fotos Sammlung Ott

F-13 Werknr. 531 was registered D-183 on 18. July 1919.



Im Mai 1920, nach Zuteilung des LFR B-Kennzeichens D-1, vor der Luftschiffhalle in Seerappen bei Königsberg  
D-1 in front of the airship hangar at Seerappen near Königsberg (Kaliningrad) May 1920 following the allocation of its new B-class registration.



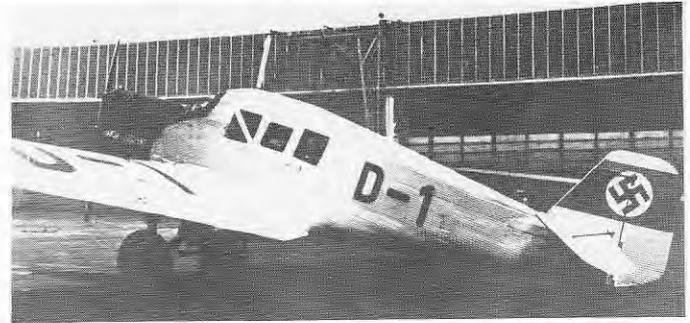
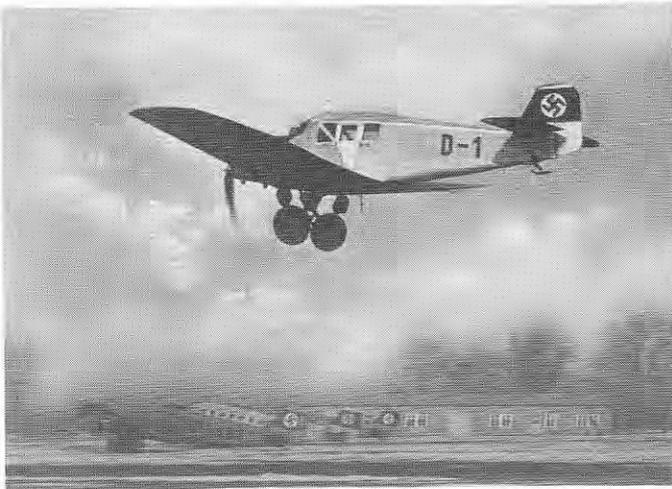
Bei Junkers Luftverkehr, Flüge zur Leipziger Messe. Rechts: Ab 1926 bei der Luft Hansa mit vergrößerter Seitenflosse.

While serving with Junkers Luftverkehr the aircraft was used on flights to the Leipzig Trade Fair. Right, from 1926 on in Luft Hansa service with enlarged fin.

1930 als F 13 bi. Die Maschine erhielt ein neues Leitwerk und nach Änderung der Auspuffanlage war der "Schornstein" über dem Motor verschwunden.

In 1930 D-1 was converted to the F 13 bi configuration. A new tail unit was fitted and after alteration to the exhaust system the "funnel" deleted from above the engine.





Links: Ab 1933 trug auch die D-1 die Hakenkreuzfahne am Seitenleitwerk. Oben: Am 30. April wurde die D-1 der Hansa Flugdienst GmbH als Rundflugmaschine übergeben.

Left, from 1933 on D-1 bore the swastika. Above, on 30 April D-1 was passed on to Hansa Flugdienst as a sight-seeing aircraft.



Ab 27. Juni 1940 finden wir die D-1 bei der Fliegerschule A/B 1 Görlitz im Dienste der Luftwaffe mit dem Stammkennzeichen TV + OO

On 27 June 1940 D-1 entered Luftwaffe service as TV + OO at the pilot training school A/B 1 Görlitz.

## Die Junkers F 13 der Lufthansa

Typ	Kennzeichen	Werknr.	Name	Zugang	Abgang	Bemerkungen
F 13 bi	D-1	531	Nachtigall	6.1.26	30.4.38 27.6.40	an Hansa Flugdienst GmbH verkauft an Luftwaffe, FFS A/B 1 Görlitz, abgegeben TV + OO ex D-183 (LFRA A) "Hertha", Baubeginn 10.2.19, Erstflug 25.6.19 an DVS abgegeben
F 13 bi	D-192 D-OTOR	616	Meise	6.1.26	26.9.34	
F 13 bi	D-193 D-OHYQ	583	Drossel	7.32	10.10.34	Charter von Badisch-Pfälzische Lufthansa, ex CH 91
F 13 bi	D-203 D-ODEM	581	Bussard	6.1.26	10.10.34	an DVS abgegeben, ex CH 66, Charter Oelag A-27
F 13	D-206	591	Zeisig	6.1.26	27.7.27	Totalschaden bei Amöneburg (5 Tote)
F 13 bi	D-207	592	Falke	6.1.26	10.33	an DVS abgegeben, Juni 34 Totalschaden
F 13 d1e	D-225 D-ONUZ	636	Piepmatz	6.1.26	28.1.35	an DVS abgegeben, ab Jan 36 bei DVL, ex R-RECH
F 13 bi	D-230	641	Wiedehopf	6.1.26	10.33	an DVS abgegeben
F 13	D-232	644	Truthahn	3.28	5.28	an Sindicato Condor verkauft, P-BAGA "Blumenau" 15.12.33 Totalschaden (PP-CAG)
F 13	D-247 D-OPAH	757	Steinschmätzer	6.29		von Deruluft übernommen, ex E-16 und RR-41
F 13	D-260	650	Eisvogel	6.29		von Deruluft übernommen, ex E-15 und RR-40 nach Norwegen verkauft, N 44 später LN-ABH
F 13	D-272	660	Silbermöve	6.1.26	24.7.26	Totalschaden bei Juist (5 Tote)
F 13	D-290	665	Haubenlerche	6.1.26	8.3.26	Totalschaden in Staaken, Schulflug (1 Toter)
F 13 de	D-298	786	Schneeammer	28	28	von Severa GmbH für Einsatz als Bordflugzeug auf dem Kreuzfahrtschiff "Oceana" zur Verfügung gestellt
F 13 be	D-332 D-OKUF	545	Elster	6.1.26	30.4.38	an Hansa Flugdienst GmbH verkauft, ex D-135, Dz 36 und Dz 42, Charter Oelag A-68 (Dz = Kennzeichen für Danzig)
F 13 de					10.7.40	an Luftwaffe Fl.H.Kdtr. Hamburg-Fuhlsbüttel
F 13 f1e	D-333 D-ONUL	724	Mandelkrähe	6.1.26	15.11.34	an DVS abgegeben, 6.39 beim NSFK
F 13 f1e	D-338 D-OVAS	682	Nebelkrähe	6.1.26	17.9.34	an DVS abgegeben
F 13	D-347	584	Schwalbe	6.1.26	1.29	an Sindicato Condor P-BAJA "Iguassu" später PP-CAJ, ex D-162, Dez. 38
F 13	D-354	717	Rackelhuhn	6.1.26	27	an Severa GmbH verkauft, ab 4.33 bei DVS
F 13 f1e	D-355 D-OZEP	718	Seeschwalbe	6.1.26	1.36	an RLM abgegeben
F 13 d1e	D-357 D-OGUZ	720	Goldhähnchen	6.1.26	9.35	an DVL abgegeben
F 13 ce	D-366	723	Eismöve	6.1.26	5.29	an Deruluft URSS-307, zurück an DLH
				1.30	3.30	wieder an Deruluft, ab 1934 D-OHIL, zurück DLH
	D-OHIL			19.1.35	3.35	an RLM abgegeben, 29.3.35 Totalschaden
F 13	D-367	750	Turmschwalbe	6.1.26	29.3.28	an Sindicato Condor P-BAFA "Bandeirante", später PP-CAF, 13.12.46 PP-RYX
F 13	D-368	725	Waldkauz	6.1.26	30.3.29	An Sindicato Condor P-BAKA "Piraja", später PP-CAK, 11.8.45 Totalschaden
F 13	D-372	730	Königsadler	6.1.26	5.29	an Deruluft URSS-308
F 13 d1e	D-373 D-OPOX	734	Stösser	4.27		von Westflug GmbH, Oeynhausen übernommen
					39	an Hansa Flugdienst GmbH abgegeben
					10.7.40	an Luftwaffe, Fl.H.Kdtr. Hamburg-Fuhlsbüttel KH + ED
F 13 de	D-376 D-OBAZ	738	Kronenreier	6.1.26	7.31	an Flugfjelag Islands h/f "Island III", zurück
f1e				10.32	19.7.36	Totalschaden bei Borkum

Typ	Kennzeichen	Werknr.	Name	Zugang	Abgang	Bemerkungen
F 13	D-410	740	Steppenhuhn	6.1.26	28.10.29	an Flugfjelag Islands h/f "Island II", 1.8.31 im Hafen von Reikjavik gesunken, Zulassung zurückgezogen Nov. 32 und verschrottet
F 13 d1e f1e	D-419 D-OLEF	695	Weih	26	14.12.34	an DVS abgegeben, ex T-DKOV
F 13 d1e	D-420 D-OHAH	697	Seeadler	6.1.26 15.3.35	10.34 10.35	Charter an Reichsamt für Wetterdienst, zurück an RLM abgegeben
F 13	D-422	699	Eidergans	6.1.26	4.4.30	Totalschaden bei Idstein/Taunus, Charter Oelag als A-32, A-45 und A-67
F 13 f1e	D-424 D-OXET	702	Emmerling .....	6.1.26 19.3.36	10.29 36	an Deruluft, zurück an DLH an RLM abgegeben
F 13 f1e	D-425 D-OBON	703	Milan	6.1.26	18.12.34	an DVS abgegeben
F 13 f1e	D-426 D-OJAL	704	Sprosser	6.1.26	12.10.34	an DVS abgegeben, Charter Oelag als A-38
F 13 d1e f1e	D-429 D-OHUN	707	Haselhuhn	6.1.26	1.10.34	an DVS abgegeben
F 13 d1e f1e	D-433 D-OKAX	743	Baumläufer	6.1.26	22.11.34	an DVS abgegeben, Charter Oelag als A-29
F 13	D-436	746	Schneehuhn	6.1.26	12.30	an Eurasia verkauft, Eu IV
F 13 bi	D-454 D-OMIZ	547	Adler	6.1.26	24.9.34	an DVS abgegeben, ex D-158, Dz. 37, Dz. 31, R-RECB von Südwestdeutsche Luftverkehrs AG übernommen
F 13	D-462	765	Königsfischer	5.28	4.30	an Deruluft verkauft, URSS-320, URSS-D301
F 13 f1e	D-463 D-OMUH	764	Tauchente	6.1.26	30.4.38 5.7.40	an Hansa Flugdienst GmbH verkauft an Luftwaffe, Fl.H.Kdtr. Hannover-Vahrenwald
F 13 f1e	D-464 D-ONIL	763	Laubsänger	6.1.26	39 24.6.40	1928/29 in Island eingesetzt an Hansa Flugdienst abgegeben an Luftwaffe, SFAR 22 Neustadt-Cleve
F 13 ci	D-466 D-OSAF	761	Prachtfasan	6.1.26	4.10.34	an DVS abgegeben
F 13	D-534	694	Auerhahn	26	3.4.33	Totalschaden bei Hemkenrode (1 Toter), ex T-DBOT
F 13	D-550	688	Brachvogel	6.1.26	4.8.30	Totalschaden bei Weiler/Allgäu im Dienst der Oelag als A-95
F 13	D-556 (D-OVAX)	768	Präriehuhn	5.30	33	Charter von Badisch-Pfälzische Lufthansa
F 13 de	D-557 D-OGEX	748	Leiervogel	6.1.26	28.11.34	an DVS abgegeben
F 13 de d1e	D-558 (D-OKES)	752	Mauersegler	6.1.26	5.29 4.32	an Deruluft verchartert an Deruluft verkauft, ab 1934 F 13 f1e
F 13	D-560	756	Himmelsziege	6.1.26	24.11.27	Totalschaden bei Neuhoft/Taunus
F 13 ci	D-561 D-OZYR	681	Fischreiher	6.1.26	19.11.34	an DVS abgegeben
F 13 d1e	D-564 D-OFEN	685	Goldammer	6.1.26	36	an RLM abgegeben
F 13 de	D-565 D-OGIT	687	Kleiber	6.1.26	18.2.35	an DVS abgegeben, Charter Oelag als A-53 und A-65
F 13	D-571	705	Blaurake	29	29	Charter von Badisch-Pfälzische Lufthansa
F 13 f1e	D-582 D-OLAS	706	Dommel	6.1.26	24.11.34	an DVS abgegeben
F 13	D-583	742	Wildente	6.1.26	26.5.28	Totalschaden bei Radevormwald (3 Tote) Charter Oelag als A-39
F 13	D-600	747	Ringeltaube	7.29	12.30	von DVL übernommen an Eurasia verkauft, Eu III
F 13	D-724	696	Kolkrabe	6.1.26	2.11.32	Totalschaden bei Echterspfahl (5 Tote)
F 13 di	D-838 (D-ONIQ)	790	Plattmönch	27	1.6.27	bei Suderwick schwer beschädigt, Charter von DVS
F 13 di	D-869 (D-OHYK)	791	Lori	27	27	Charter von DVS
F 13 bi	D-1036	532	Kasuar	26	10.33	an DVS abgegeben, ex D-322 (LFR A) "Annelise" bei DLH 1926 noch als Dz 34 geflogen (ex DAL)
F 13 be d1e	D-1183 D-OLOF	569	Albatros	7.7.31	15.10.34	von Gräfl. Schaffgottsche Werke übernommen ex Dz 30, R-RECA, R-RECG, R-RECK an DVS abgegeben
F 13	D-1391	690	Steinadler	6.28	10.28	sonst Einsatz in Schweden, S-AUAA/SE-AUA
F 13 ge	D-1579 D-OVUM	2032	Karmingimpel	1.4.34	8.12.34	von Badisch-Pfälzische Lufthansa übernommen an DVS abgegeben
F 13 d1e	D-ODEN	2022	Kohlmeise	5.34	9.2.35	von Ala Littoria übernommen, ex I-AEDO, D-1374 an DVS abgegeben
F 13 f1e	D-OLAP	2026	Sonnenvogel	1.1.39	10.6.40	von Oelag übernommen für Einsatz bei Hansa Flugdienst GmbH, ex A-48, OE-LAH an Luftwaffe, FFS A/B 114
F 13 fe	D-OMAS	2008	Rotkehlchen	5.34	7.12.34	von Ala Littoria übernommen, ex I-BBAS, D-1182 Charter an Reichsamt für Flugsicherung
F 13 ke	D-ONOR	2071 (SAM 1)	Hänfling	5.34	36	Totalschaden bei Salchau (3 Tote) von Ala Littoria übernommen, ex I-BAJA an RLM abgegeben
F 13 f1e	D-OTAL	823	Blaumeise	5.34	13.2.35	von Ala Littoria übernommen, ex I-AFFA an RLM abgegeben

G. Ott, 28.12.87



**PREISHIT**  
**DM 77,50**  
+ DM 4,70  
Porto/Nachnahme

## AIRBRUSH-Kleinkompressor

8 bar, 6 l/min., 12 Volt, 3 Amp. für Trafo und Autobatterie.

### Jetzt mit Sicherheitsventil

Anschluß BADGER, von uns auf jedes andere Fabrikat umrüstbar. Bitte rufen Sie uns an.

**NEU**

Beratertelefon in allen Hobbyfragen zum Nachtarif  
Montags von 18.00 - 21.00 Uhr. Telefon 0 62 01 / 3 20 97

# HOBBY KIT

VERSANDHANDEL FÜR HOBBYARTIKEL

W. Röttges · Hobby Versand · Postfach 149  
6943 Birkenau

Airbrushkatalog gegen DM 2.40 in Briefmarken

**Wenn Sie Flugzeug-Raritäten suchen, Fachliteratur oder besonderes Material...  
... bei Modellbau Rettkowsky können Sie fündig werden! Die Adresse merken:**

**Modellbau Rettkowsky, Wohlwillstraße 45, D-2000 Hamburg 4**