



Zum 150. Geburtstag von Prof. Hugo Junkers

Ohne Prof. Hugo Junkers würde es die Ju 52 D-AQUI und damit das historische Zeugnis der frühen deutschen Luftfahrtgeschichte, die er maßgeblich beeinflusst hat, nicht geben.

Aus diesem Anlaß möchten wir unseren Mitgliedern das Leben und Wirken von Hugo Junkers näher bringen.

Am 3. Februar 1859 wird Hugo Junkers als drittes von sieben Kindern des Weberei- und Ziegeleibesitzers Heinrich Junkers und dessen Ehefrau Luise in rheinischen Rheyth geboren.

Von 1867 bis 1874 besucht er die höhere Bürgerschule in Rheyth und legt 1878 das Abitur an der Gewerbeschule in Barmen ab.

1883 schließt Hugo Junkers sein Studium an verschiedenen Hochschulen mit dem Regierungs-Maschinenbauführer-Examen ab. Danach arbeitet er als Konstrukteur in verschiedenen Firmen in Aachen, später in der väterlichen Fabrik in Rheydt. Daneben besucht er Vorlesungen und Seminare an der TH Aachen.

Ab 1887 schließen sich die TH Berlin-Charlottenburg, die Deutsche Continental-Gas-Gesellschaft Dessau und die Gründung der Versuchsstation für Gasmotoren zusammen mit Wilhelm Oechelhäuser junior an, bevor Hugo Junkers am 21. Oktober 1892 seine erste eigene Firma „Hugo Junkers-Civilingenieur Dessau“ gründet. Sein erstes alleiniges Patent wurde jedoch schon am 29. Juni 1892 eingetragen, das

„Kalorimeter“, ein Messgerät zur Bestimmung des Heizwertes von Brenngasen.

Die Stichworte Gasbadeofen, Warmwasser-Apparatefabrik, Ordentlicher Professor an der TH Aachen für Thermodynamik und Leitung des neu eingerichteten Maschinenlaboratoriums, Gründung der „Versuchsanstalt Professor Hugo Junkers“ um dort neben der Hochschultätigkeit praktische Entwicklungsarbeit durchzuführen, Patente auf dem Gebiet der Wärmeübertragung, Gründung einer Versuchsanstalt für Ölmotoren in Aachen, Produktion von Warmlufterhitzern, Förderung eines Museums von Meisterwerken der Wissenschaft und Technik - dem heutigen Deutschen Museum in München, Auszeichnung für praxisorientierte Hochschultätigkeit, die 27. Patentanmeldung für den „Gegenkolben-Dieselmotor geben nur einen Teil seiner Aktivitäten wieder, zeugen jedoch von der Vielseitigkeit des Hugo Junkers.

Am 31. März 1898 heiratet Hugo Junkers Therese Bennhold, die Tochter des Dessauer Gymnasialprofessors Carl Bennhold. Aus dieser Ehe entspringen 12 Kinder – sieben Töchter und fünf Söhne.

Erst im Jahr 1908 im Alter von fast 50 Jahren wendet sich Hugo Junkers dem Flugzeugbau zu.

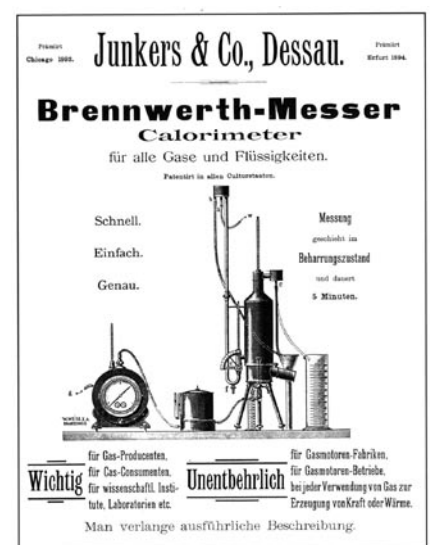
Angeregt durch Flugversuche seines Aachener Kollegen,



Student Hugo Junkers, Berlin, 1878



Prof. Hugo Junkers



Werbung für das Kalorimeter.



Professor Hans Reissner, mit einem französischen Voisin-Doppeldecker, der für seine Versuche auch die Junkers Werkstätten in Aachen und Dessau in Anspruch nimmt, beginnt Junkers sich mit der Problematik der Aerodynamik zu beschäftigen. In der Versuchsanstalt Aachen entstehen die ersten Luftschrauben für Flugzeuge.

In den folgenden Jahren entstehen dann die wesentlichen luftfahrttechnischen Entwicklungen, die im folgenden auszugsweise genannt werden.

1909 In Auswertung der Reissner-Flugversuche entwickelt Junkers ein aerodynamisches Konzept, das die bisher praktizierte Flugzeugbauweise in ihrer Konstruktion völlig revolutionieren sollte.

1910 Auf Initiative von Junkers wird an der TH Aachen ein Windkanal gebaut.

1912 Mitinitiator der Gründung der „Wissenschaftlichen Gesellschaft für Flugtechnik“. Durchführung von Versuchsreihen im Windkanal zur Ermittlung der aerodynamischen Grundformen und Abmessungen für brauchbare Flügelprofile und anderer äußerer Flugzeugteile. Er tritt im Dezember von seinem Amt an der TH Aachen zurück. Erste konstruktive Vorarbeiten für den Bau eines Schweröl-Flugmotors. Der 100.000. Warmwasser-Durchlauferhitzer wird gefertigt.

1913 Am 13. Juli nimmt in Magdeburg die Firma „Junkers-Motorenbau GmbH“ ihre Produktion auf. Bei Aachen entsteht ein zweiter größerer Windkanal.

1914 Hugo Junkers gründet in New York sein erstes ausländisches Unternehmen, die „American Junkers Company“. Der Großwindkanal wird in Betrieb genommen.

1915 Das erste Ganzmetall-Flugzeug der Welt aus Eisenblech entsteht bei Junkers. Das Junkers-Tragflügel-Patent wird beim kaiserlich-preußischen Patentamt in Berlin angemeldet. Der erste Werkflugplatz wird in Dessau angelegt.

1916 Erstflug der Junkers J2 am 11. Juli in Döberitz. Mit dem Junkers-Patent „Tragflügel mit Wellblechdecke“ entsteht das typische Wellblechprinzip der Junkers-Flugzeugbauweise.

1917 Erstmals wird der Werkstoff Duraluminium von Junkers systematisch im Flugzeugbau genutzt.

1918 Anmeldung des Patentes „Eindecker-Flugzeug mit selbsttragenden Flügeln“. Es bildet die Grundlage für die Aufnahme von größeren Lasten wie z.B. die Triebwerke an den Tragflächen.

1919 Hugo Junkers erhält am 17. Januar den Ehrentitel eines Dr. Ing. h. c. der TH München. Der Konstrukteur Otto Reuter entwickelt das erste Ganzmetall-Passagier-Flugzeug der Welt, die Junkers F13, die am 25. Juni 1919 zum Jungfernfahrt startet. Am 13. September stellt die F13 mit acht Personen an Bord einen Höhenweltrekord von 6750 Metern auf.

1920 In New York entsteht die „Junkers-Larsen-Aircraft-Corporation“. Nach Unterschrift des Friedensvertrags gilt ein Bauverbot für Flugzeuge in Deutschland.



Die Junkers F 13 D 366 in Dessau.



1921 Die Junkerswerke stellen teilweise ihre Produktion um. Neben den Gasdurchlauferhitzern und Kalorimetern werden Metallschränke, Aluminiumkoffer, Haushaltsgeräte u.ä. gefertigt. Anmeldung des „Tiefdecker-Patents“, das die Basis der modernen Konstruktionsweise im Flugzeugbau bildet. Die F13 stellt einen Dauerflug-Weltrekord mit 26 Stunden 19 Minuten auf.

1922 Junkers nimmt nach der Aufhebung des Bauverbots die Produktion auf dem Gebiet des Flugzeugbaus wieder auf.

1923 In Fili bei Moskau wird ein Zweigbetrieb der Junkers-Flugzeugwerke errichtet.

1924 Im Motorenwerk geht der Flugmotor L2 mit einer Leistung von 265 PS in Serie, während im Flugzeugwerk die Junkers G23, das erste dreimotorige Junkers-Verkehrsflugzeug, entsteht.

1925 Junkers verstärkt sein Engagement im Ausland und zwar in Schweden, den USA und der Türkei. Ernennung zum Ehrendoktor durch die Universität Gießen.

1926 Durch den Zusammenschluss der „Junkers-Luftverkehrs A.G.“ und des „Deutschen Aero Lloyd“ entsteht am 6. Januar die „Deutsche Lufthansa A.G.“ Einweihung des neuen Junkers-Werkflugplatzes.

1927 Die Junkerswerke errichten in Dessau eine „Zentrale Lehrwerkstatt“ für alle in den Werkstätten benötigten Grund- und Spezialberufe. Die Junkers G31 startet zu einem Werbeflug durch Europa. Mit den Flugzeugen W33 und G24 werden zahlreiche Weltrekorde aufgestellt. Die F13 gilt noch immer als das meistverkaufte Flugzeug.

1928 Am 12. / 13. April fliegt erstmals eine Junkers W33, die „Bremen“, erfolgreich von Europa nach Nordamerika. Hugo Junkers wird Ehrenbürger der Städte Dessau, Aachen und Rheydt.

1929 Professor Junkers wird korrespondierendes Mitglied der Preußischen Akademie der Wissenschaften in Berlin und Ehrensator der TH Karlsruhe. Am 3. Februar, seinem 70. Geburtstag, eröffnet er im Naturkundemuseum Dessau seine „Lehrschau“, ein technisches Forschungs-Museum in Form einer Schule für Neuerungen.

Auf dem Dessauer Flugplatz finden am 1. und 16. September erste Probeflüge mit der einmotorigen Junkers Ju 52, Werk-Nr. 4001, statt. Mit dieser Maschine schafft der Konstrukteur Ernst Zindel nicht nur eines der bekanntesten und meistgebauten Flugzeuge der Welt, sondern auch eine der sichersten und zuverlässigsten Konstruktionen im Flugzeugbau. Professor Hugo Junkers erhält einen Drohbrief der NSDAP, in dem ihm seine ethischen und demokratischen Ansichten als Weltbürger vorgeworfen werden.

1931 Das Forschungs-Höhenflugzeug Junkers Ju 49 startet zu seinem Erstflug.

1932 Mit Wirkung vom 22. März müssen die Junkerswerke die Zahlungen einstellen und das gerichtliche Vergleichsverfahren beantragen.

Die Flugzeugentwicklung geht jedoch unvermindert weiter. Schon am 7. März startet eine Junkers Ju 52/3m mit der Werk-Nr. 4008. Sie ist für Bolivien bestimmt. Bald darauf werden weitere Exemplare dieser dreimotorigen Passagierflugzeugvariante der Ju 52 ausgeliefert. Entgegen den ursprünglichen Erwartungen entwickelt sich das Modell anstelle der einmotorigen Frachtversion zur erfolgreicheren Variante. Aufgrund ihrer Leistungen wird die Ju 52/3m schnell



Cockpit der Junkers Ju 52 in den dreißiger Jahren...



...und in „unserer“ D-AQUI heute.



zum Standardtyp der Deutschen Lufthansa und zahlreicher ausländischer Fluggesellschaften. Alle bisherigen flugtechnischen und konstruktiven Erfahrungen, die in den Junkerswerken gesammelt wurden, sind in diesem neuen Flugzeugtyp vereint. Beim internationalen Flugmeeting in Zürich wird am 25. August die Junkers Ju 52/3m als Sieger gekürt. Mit der Junkers Ju 60 wird zu Verringerung des Luftwiderstands die Glattblechbauweise eingeführt. Erstflug der Ju 60 am 8. November.

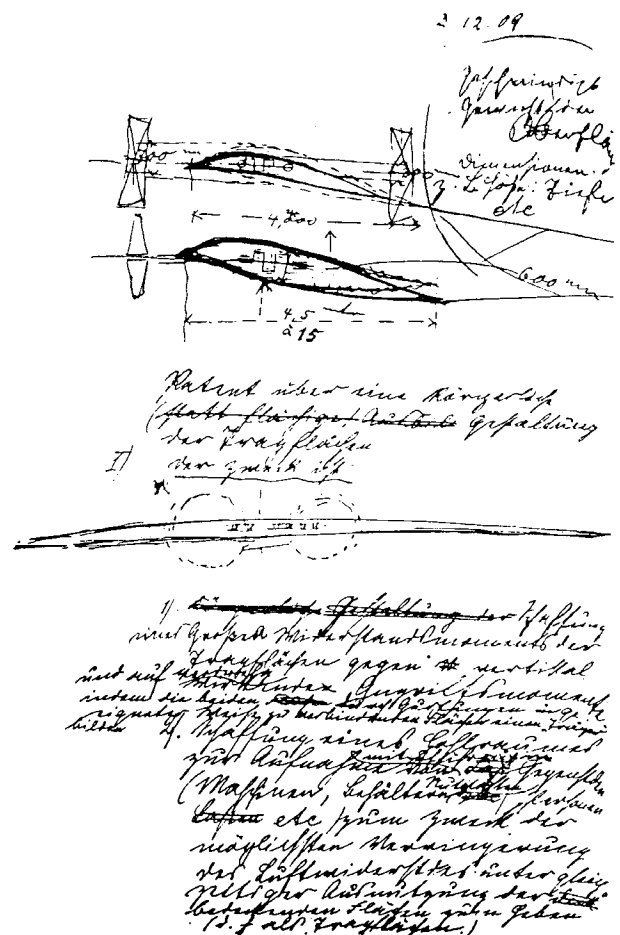
1933 Machtergreifung durch die Nationalsozialisten am 30. Januar. Zwei Tage später fordert das Reichskommissariat für Luftfahrt von Professor Junkers die Übertragung aller seiner Patente ohne Gegenleistung. „Unter dem Zwang der Umstände“ unterschreibt Junkers am 2. Juni den Übertragungsvertrag mit dem Reichsluftfahrtministerium in Berlin. Insgesamt sind das 106 Patentschriften. Am 15. Oktober wird Hugo Junkers von den Nationalsozialisten als unzuverlässig angesehen und unter Androhung eines Landesverratsprozesses zum Ausscheiden aus seinen Betrieben gezwungen.

1934 Am 75. Geburtstag, den 3. Februar, erhält Hugo Junkers durch den Oberstaatsanwalt Lämmler weitere Beschränkungen auferlegt, die einer Haftstrafe gleichen. Während eines Sanatoriumsaufhalts nach einer Operation entwickelt Professor Junkers neue Ideen. Als eines der letzten Patente entsteht eine Arbeit über die „Einrichtung zur Raumbelichtung mit Tages- und künstlichem Licht, insbesondere mit beiden Lichtarten gleichzeitig“.

1935 Am 3. Februar, seinen 76. Geburtstag, stirbt Hugo Junkers in seinem Haus in Gauting bei München. Der Münchner Bildhauer Professor Bernhard Blecker gestaltet 1940 das Grabmal. Es zeigt Ikarus im Fluge und in Begleitung mehrerer Adler mit dem Spruch: „Näher dem Adler – Näher der Sonne – Näher den Sternen“. (Quelle: Bernd Junkers)

Genial, geradlinig und menschlich – Hugo Junkers

Peter Struck



Auszug aus Junkers' Handschrift „Dicker Flügel“.



So reiste man damals in der Ju 52.



Und von Außen: heute immer noch unverändert.