

Leseprobe aus:

Angelika Hofmann

Als das Auto fliegen lernte

Die Geschichte der Junkers F 13

Gebunden mit Schutzumschlag und Lesebändchen.

516 Seiten mit 332 s/w Fotos und Abbildungen. Format 15 x 22,7 cm.

€ 26,00 [D] | € 26,80 [A]

ISBN 978-3-95768-209-3



Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf:

www.lau-verlag.de

Angelika Hofmann

Als das Auto fliegen lernte

Die Geschichte der Junkers F13



**Bibliografische Information
der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese
Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind
im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Mit 332 Abbildungen

ISBN 978-3-95768-209-3

© 2020 Lau-Verlag & Handel KG, Reinbek

Internet: www.lau-verlag.de

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung
und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten.

Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form
(durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren)
ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert
oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet,
vervielfältigt oder verbreitet werden.

Umschlagentwurf: pl, Lau-Verlag, Reinbek

Umschlagabbildung: © Alexander M. Kaiser alias A. M. Cay

Archiv Bernd Junkers, Coswig/Anhalt

Satz und Layout: pl, Lau-Verlag, Reinbek

Druck und Bindung: GK Druck Gerth und Klaas GmbH & Co. KG, Hamburg

Printed in Germany

Inhalt

Vorwort	9
Hugo Junkers und der Flugzeugbau	11
Der Weg zur F 13	17
Der dicke Flügel	17
Die Eisenflugzeuge	25
Die ersten Leichtmetallflugzeuge	38
Das Leichtmetallflugzeug J 3	38
Der Panzerdoppeldecker J 4 mit Leichtmetallflügeln	44
Die Leichtmetallflugzeuge J 7 bis J 11	48
Das Verkehrsflugzeug F 13	55
Das Ende des Ersten Weltkrieges und der Flugzeugbau	55
Die Entwürfe der F 13	59
Der Bau der ersten beiden F 13	65
Das Landflugzeug <i>Herta</i>	65
Der Bau des Prototyps	65
Der Erstflug	67
Die Abnahmeprüfung	69
Das weitere Schicksal der F 13 <i>Herta</i>	74
Das Wasserflugzeug <i>Annelise</i>	78
Ein geplanter Transatlantikflug	78
Der Höhenrekord	83
Der Moskau-Flug	87

Die Suche nach Absatzmärkten	101
Der Aufbau einer Vertriebs- und Propaganda-Abteilung	101
Der Junkers-Luftverkehr Dessau – Weimar	103
Die Suche nach Kunden	104
Erste Verkäufe	108
Abenteuer Amerika	113
Die Gründung der Junkers-Larsen-Gesellschaft	113
Startschwierigkeiten	118
Missverständnisse	122
Ein Unfall und seine Folgen	124
Larsens Fabrikationspläne	129
Rekorde in Atlantic City	133
Ein Rekordflug Omaha - New York	138
Larsen verleugnet Junkers	142
Der große Transkontinentalflug New York – San Francisco	144
Katastrophen	149
Ein Unfall in Wisconsin	158
Die JL 6 im Dienst der Mercury Aviation Comp. in Los Angeles	160
Ein Langstreckenflug nach Kanada	162
Weltrekord im Dauerflug	165
Amundsen und der Nordpolflug	167
Das Militärflugzeug JL 12	174
Sieger beim American Legion Air Derby	177
Das Ende der Firma Larsen	178
Das weitere Schicksal der JL 6 in den USA	179
The International Airways Company	179
Die Stinson-Sales-Corporation	180
Der Ford-Wettbewerb	183
Ein kolumbianisch-deutsches Luftverkehrsunternehmen	185

Die Lloyd Ostflug GmbH	201
Die Gründung der Lloyd Ostflug GmbH	201
Die Danziger Luftpost	216
Die Trennung	227
Die Abteilung Luftverkehr 1922	231
Der Kampf um die Strecke Berlin – Moskau	231
Der Polnische Aero-Lloyd	246
Der Bayerische Luftloyd	248
Die Bodensee-Luftverkehrsgesellschaft	255
Der Rumpler-Luftverkehr	256
Die Ad Astra	258
Die Internationale Wasserflugwoche in Neapel	264
Die Ungarische Luftverkehrs AG	270
Ein europäisches Luftverkehrsnetz	275
Der Reichstag fliegt	275
Die Osteuropa-Union	287
Der Junkers-Luftverkehr Russland	290
Die Transeuropa-Union (TREU)	300
Ein Luftverkehrsprogramm	307
Bilanz 1923	310
Die Gründung der Junkers-Luftverkehrs AG	313
Das erste Großverkehrsflugzeug	318
Die Nordeuropa-Union	324
Die Europa-Union	328
Ein Flugzeug erobert die Welt	341
Die Spitzbergen-Expedition	341
Die erste Südamerika-Expedition	356
Die zweite Südamerika-Expedition	388
Der Lloyd Aero Boliviano	402
Die F 13 im sowjetischen Luftverkehr	407

Bilanz eines Verkehrsflugzeuges	421
Die F 13 – ein vielseitig verwendbares Flugzeug.....	427
Sanitätsflugzeug	428
Schädlingsbekämpfungflugzeug	432
Luftbildflugzeug	436
Geschäfts- und Privatreiseflugzeug	438
Missionsflugzeug	443
Bordflugzeug	446
Fliegende Messe	447
Brieftaubenflugzeug	450
Militärflugzeug	451
Frachtflugzeuge W 33 und W 34	454
Der Seeflugwettbewerb 1926	455
Der Transozeanflug	460
Der Australienflug	468
Der Welthöhenrekord	468
Von der W 33 zur Ju 52	470
Anhang	473
Anmerkungen	475
Archive	503
Technische Daten der F 13 von 1919 bis 1930	505
Personenregister	507
Danksagung	514
Bildnachweis	515

Vorwort

Werde ich gefragt, wo ich aufgewachsen bin, antworte ich heute: in der Geburtsstadt des Weltluftverkehrs – in Dessau.

Die fragenden Blicke kann man mit wenigen Worten in staunende Gesichter verwandeln. Dessau selbst ist weltbekannt – oder besser sein kulturhistorisches Erbe. Insbesondere die Schlösser im Georgium oder Mosigkau, die weitläufigen Gärten der Wörlitzer Parklandschaft oder das ebenfalls von der Unesco als Weltkulturerbe ausgezeichnete Bauhaus mit seinen Meisterhäusern. Weniger bekannt hingegen ist die Tatsache, dass der geschichtliche Ursprung der heutigen Lufthansa AG – wenn auch nicht zivilrechtlich – in der erzwungenen Fusion der Junkers Luftverkehrs AG mit der Deutsche(n) Aero Lloyd im Jahre 1926 zu finden ist.

Die daraus entstandene Deutsche Luft Hansa AG gründete sich auf Maschinen älteren und neueren Typs verschiedener Hersteller. Eine der wichtigsten Stützen des konsolidierten deutschen Luftverkehrs war die zu diesem Zeitpunkt bereits international bekannte F13. Deren Vordenker, Hugo Junkers, hatte sich das hohe Ziel gesetzt, Flugzeuge zu nutzen, um Menschen und Nationen näher zu bringen.

Der wesentlichste Baustein dieser Vision war, den Passagierflug zu einem angenehmen, komfortablen und vor allem sicheren Erlebnis zu machen. Dafür war ein wetterresistentes, schnelles und stabiles Fluggerät notwendig. Die meisten Maschinen der damaligen Zeit, geschaffen aus Holz, Stoff, Leim und alles verspannenden Drähten, waren meist abenteuerliche Konstruktionen. Durchaus stabil, aber keine Grundlage für eine zivile Nutzung.

Hugo Junkers entschied sich im Rahmen seiner Forschung daher, ein Flugzeug ganz aus Metall zu schaffen. In der F13 fand sich dabei die entscheidende erste große Evolutionsstufe hin zur modernen Luftfahrt. Im Sommer 1919 erhob sich das erste Exemplar nach kurzem Anlauf majestätisch in den Himmel, um Geschichte zu schreiben. Silvester 1918 entworfen, am 11. Januar 1919 freigegeben und bereits am 3. Februar in Bau, war die Entwicklung ähnlich rasant, wie die von Rekord zu Rekord eilende restliche Geschichte des zunächst als J13 bezeichneten Tiefdeckers.

Wer nun auf umfassende Dokumentationen über Leistungsdaten, Spannweiten oder Typenbezeichnungen hofft, dem empfehle ich, seine

Recherchen auf das Internet mit seinen vielfältigen und ergiebigen Quellen zu konzentrieren. Sollten Sie sich jedoch für die spannende Geschichte eines kleinen, aber äußerst vielfältigen Flugzeuges interessieren, dann nimmt Sie die Autorin mit auf eine erlebnisreiche Reise rund um die F 13.

Der Streifzug reicht von den spannenden Details um die Entstehung, über mitreißende Momente im Augenblick neuer Rekorde bis hin zu den Bemühungen um den Aufbau neuer Märkte und Fluglinien. Nicht zu vergessen die Menschen, welche hinter einem der ehrgeizigsten Projekte der 20er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts standen. Hier porträtiert die Autorin wichtige Zusammenhänge, Ideen und Ergebnisse der Personen, welche der F 13 am nächsten standen. Sie nimmt Sie aber vor allem mit zu Abenteuern abseits der faktenorientierten Ausführung bisheriger bekannter Veröffentlichungen, spannt hierfür einen Bogen von den amerikanischen Kontinenten bis nach Russland und wieder zurück nach Europa.

Weltweit treten jährlich inzwischen mehr als 4 Milliarden Menschen eine Flugreise an, Tendenz steigend. Den wenigsten dürfte dabei bewusst sein, dass der Ursprung dieser Freiheit zum einen Professor Junkers' Ideen, Otto Reuters konstruktivem Geschick, aber insbesondere auch der F 13 als erstem Passagierflugzeug der Welt ganz aus Metall zu verdanken ist.

Hugo Junkers eingangs erwähnte Vision, die Welt zu verbinden, ist inzwischen mehr denn je Realität geworden. Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Erforschen der Anfänge dieser Realität!

Jan Christiansen

Die Abteilung Luftverkehr 1922

Der Kampf um die Strecke Berlin – Moskau

Junkers hatte schon sehr früh ein wirtschaftliches Interesse für Russland gezeigt. Das verkehrsmäßig nur mangelhaft erschlossene große Reich erschien ihm ideal als Absatzmarkt für seine Verkehrsflugzeuge. »Die Erkenntnis von der Bedeutung ›Flugzeuge als Verkehrsmittel‹ wächst von Tag zu Tag ... bei den schlechten Verkehrsverhältnissen in Russland ... ist sicherlich das Flugzeug berufen, beim ›Wiederaufbau‹ Russlands eine große Rolle zu spielen«, hatte er am 8. Juni 1921 notiert.¹

In Gotthard Sachsenberg hatte er einen Gleichgesinnten getroffen. Auch dieser maß Russland für den Aufbau von Luftverkehrsstrecken große Bedeutung zu: »Die für Deutschland lebenswichtige Frage der wirtschaftlichen Wiederherstellung der östlichen Gebiete kann erfolgreich erst dann begonnen werden, wenn Verkehrsmittel in Russland geschaffen werden, die unabhängig von dem vollkommen verwahrlosten Eisenbahnbetriebe zunächst den allernotwendigsten Personen-, Post- und Güterverkehr sicherstellen. Bei den schlechten Wegeverhältnissen in Russland ist dazu in erster Linie der Luftverkehr berufen«, schrieb er im März 1921 in der Zeitschrift *Der Luftweg*.²

Im Herbst 1921 war das Reichswehrministerium an Junkers mit dem Vorschlag herangetreten, in der Sowjetunion Militärflugzeuge herzustellen. Die Russische Regierung hatte Deutschland im Mai – nach Beendigung des russisch-polnischen Krieges – um Unterstützung bei der Reorganisation der Roten Armee gebeten. Das Reichswehrministerium sah hier eine Möglichkeit, den Versailler Vertrag zu umgehen und im Ausland weitere Forschungen auf militärischem Gebiet voranzutreiben. Die sowjetische Luftwaffe hatte zu erkennen gegeben, dass sie die Metallbauweise der Firma Junkers bevorzugen würde.

Im November 1921 lud die Russische Regierung die Firma Junkers zu einem Besuch nach Moskau ein, um die Verhältnisse für den Metall-Flugzeugbau an Ort und Stelle zu untersuchen und gegebenenfalls Verträge über die Einrichtung eines Metall-Flugzeugbaues in Russland abzuschließen. Vor der Abreise der Kommission fanden im November 1921 Sitzungen

mit dem russischen Handelsvertreter Viktor Kopp in Berlin und Dessau statt. Bedingung von Junkers für die Aufnahme der Fabrikation in Russland waren eine eigene Luftverkehrsverbindung zur Fabrikationsstätte und ein Anteil am innerrussischen Luftverkehr. »Die Bedingung der Übertragung einer Luftlinie von Deutschland nach der Fabrikationsstätte, sowie der Anteil am innerrussischen Verkehr ist schon im November 1921 als *conditio sine qua* von Junkers und der mit ihm arbeitenden Gruppe bezeichnet worden«, schrieb Gotthard Sachsenberg später.³ Auf dieser Forderung habe die Firma Junkers deshalb bestanden, weil Sachsenberg inzwischen zu Ohren gekommen war, dass die Russische Regierung Fabrikation und Verkehr nicht an die gleiche Firma vergeben wolle. Die Bedingung war nach Sachsenberg von den Vertretern der Russischen Regierung hier in Berlin als berechtigt anerkannt worden. Die russische Regierung hielt sich jedoch nicht an diese Abmachung. Am 24. November 1921 unterzeichneten der Leiter der sowjetrussischen Handelsvertretung in Berlin, Boris Stomonjakow und der Direktor der deutschen Aero-Union AG, Ferdinand Rasch, einen Vertrag zur Gründung eines deutsch-russischen Luftfahrtunternehmens (Deruluft). Die Deruluft erhielt für zunächst fünf Jahre die Lizenz zum alleinigen Betrieb des Flugverkehrs zwischen dem Deutschen Reich und Sowjetrußland.

Davon war Junkers bei den Verhandlungen mit dem Reichswehrministerium im November 1921 nichts bekannt. Trotz großer Bedenken hatte sich Junkers auf den Vorschlag eingelassen, in Fili bei Moskau Militärflugzeuge zu produzieren.⁴ Ausschlaggebend war dabei wohl auch das noch herrschende Bauverbot für Flugzeuge in Deutschland⁵ und die Versicherung des RWM, dass »für das Risiko der Firmen für materielle und ideelle Werte im Hinblick auf die unsicheren russischen Verhältnisse ... das deutsche Reich Verlustgarantie übernehmen« wollte.⁶

Dabei war sich Junkers des Risikos voll bewusst. An Jco-Direktor Paul Spaleck, der im Januar 1922 Gotthard Sachsenberg nachgereist war, um ihn bei den Verhandlungen in Moskau zu unterstützen, schrieb er am 20. Januar 1922. »Einmal belasten wir den Beginn unserer fabrikatorischen Tätigkeit im Auslande mit dem Odium des Kriegslieferanten, noch dazu für eine Macht, die unseren sonstigen Absatzgebieten in Europa und Übersee völlig fremd und isoliert gegenübersteht. Eine Kompromittierung dieses Vorhabens bedeutet die Vernichtung der Anlagen in der Heimat und eine außerordentliche Erschwerung des Aufbaues im Ausland. Zweitens schafft die Erfüllung dieser Forderung uns selbst durch unsere eigene Arbeit eine Konkurrenz. Sie zögert die Verfolgung des eigentlichen Zieles wesentlich



**(141) Besuch des russischen Finanzkommissars Krestinski am 22. Nov. 1923 in Dessau
(v. l. n. r. Versuchsing. Stefan von Prondzynski, Pilot Friedrich Hucke,
Hugo Junkers, Nikolai Krestinski, G. Lohse)**

hinaus, verbraucht die spärlich vorhandenen Mittel und bindet lebenswichtiges Personal.« Deshalb stand an erster Stelle seiner Gegenforderungen an die Russische Regierung die »Conzessionen auf Luftverkehrsstrecken, im besonderen Monopolconzessionen auf der Strecke Moskau – Kowno, die für uns lebenswichtig als Verbindungsstrecke mit der Heimat ist.«⁷ Die russische Regierung, die sehr an der baldigen Aufnahme der Produktion von Militärflugzeugen interessiert war, versprach der Junkers-Delegation, dass sie »diesbezüglichen Wünschen entsprechen würde«.⁸ Am 6. Februar 1922 wurde die Vereinbarung über den Bau von 100 Flugzeugen pro Monat abgeschlossen und die Junkerswerke verpflichteten sich, sofort die Vorarbeiten dafür aufzunehmen.

Im Laufe der weiteren Verhandlungen im Februar stellte sich zum Entsetzen von Junkers heraus, dass die Monopolkonzession auf die Strecke Moskau – Berlin bereits an die Deruluft vergeben war. Alle nachträglichen Versuche der Russen, die Aero-Union zu einem Verzicht auf das im November 1921 erhaltene Monopolrecht zu bewegen, schlugen fehl.⁹ Am 1. Mai 1922 eröffnete die Deruluft ihre Strecke Königsberg – Moskau.

Wenige Tage später, am 5. Mai 1922, gründete Junkers nach Auflösung der Lloyd Ostflug GmbH seine erste eigene Luftverkehrsgesellschaft, die Lloyd-Junkers-Luftverkehr GmbH. Sie übernahm die Flugkonzessionen, die der Lloyd Ostflug auf den Strecken Berlin – Königsberg – Kowno – Riga und Hamburg – Stettin zustanden.¹⁰

Um die Deruluft unter Druck zu setzen, sicherte sich Sachsenberg mit Hilfe einer Amerikanisch-Litauischen Handelsgesellschaft ein Monopol auf den Luftverkehr in und durch Litauen. Anschließend erklärte er sich in einem Brief an den Volkskommissar für Finanzen Nikolai Krestinski bereit, die Deruluft am litauischen Luftverkehr zu beteiligen, wenn die russische Regierung Junkers dafür die Rechte auf die Strecke Riga – Moskau einräumen würde.¹¹

Die russische Regierung wollte sich von Sachsenberg nicht unter Druck setzen lassen. Sie fragte bei der Aero-Union am 28. Dezember 1922 an, ob sie »gewillt sei, eine Konzession für den Bau von Flugzeugen und Luftverkehr auf der Strecke Schweden – Moskau – Persien zu Bedingungen, die ihrem wesentlichen Inhalt nach mitgeteilt wurden, zu übernehmen«. Diese lehnte am 8. Januar 1923 ab: »Wir gestatten uns, Ihnen mitzuteilen, daß unsere Gesellschaft von dem gemachten Angebot, eine Konzession zum Bau von Flugzeugen und zum Luftverkehr auf der Strecke Schweden – Moskau – Persien zu den angegebenen Bedingungen zu übernehmen, keinen Gebrauch zu machen beabsichtigt, und daß sie demzufolge keine Einwendungen dagegen erhebt, daß die russische Regierung die Konzession zu den mitgeteilten Bedingungen an eine andere Firma vergibt. ... Wir geben jedoch der Erwartung Ausdruck, daß hierdurch die künftige Möglichkeit für die Aufnahme des Flugzeugbaues in Russland seitens anderer, unserem erweiterten Konzern nahestehender Firmen nicht beeinträchtigt wird, und daß ferner der Durchführung der weiteren Luftverkehrspläne der ›Deruluft‹ keine Hindernisse bereitet werden. Insbesondere bitten wir, die Verbindungen Königsberg – Moskau – Charkow – Odessa und Königsberg – Riga – Petersburg für öffentliche Verkehrszwecke unserer Gruppe vorzubehalten und andere damit in Wettbewerb tretende öffentliche Luftverkehrslinien nicht zuzulassen.«¹²

Am 18. Januar 1923 fand in Dessau eine Besprechung von Ministerialdirektor Bredow vom Reichsverkehrsministerium mit Professor Junkers über den Interessenkonflikt zwischen Junkers und der Lloyd-Aero-Union-Gruppe (Deruluft) beim Luftverkehr nach Russland statt. Prof. Junkers hielt eine Zusammenarbeit beider Gruppen für schwer machbar, da sie zu verschieden wären. »Der Unterschied zwischen den beiden Luftverkehrsgruppen ist darin zu sehen, daß von Junkers-Seite aus die Förderung des Flugzeugbaues durch den Verkehr als eine primäre Forderung aufgestellt wird, während die Aero-Lloyd A.G. die reinen Verkehrsinteressen mehr in den Vordergrund rückt«, betonte er. Möglich sei eine Art Arbeitsgemeinschaft bei der Ausarbeitung der Flugpläne, Tarife und Verhandlungsmodalitäten mit Ententestaaten. Ein Monopol, wie es die Deruluft gegenüber anderen deutschen Interessenten erworben hat, hielt er im Interesse der gesamten deutschen Wirtschaft für außerordentlich schädlich. Wenn dieser Zustand nicht beseitigt würde, wäre das Junkers'sche Fabrikationsunternehmen in Russland schwer gefährdet.¹³

Das Reichsverkehrsministerium drohte daraufhin, beiden Gesellschaften die Subventionen zu verweigern, wenn sie sich nicht einigen würden.¹⁴

Am 28. März 1923 fand daraufhin eine Besprechung im Auswärtigen Amt mit Vertretern der Firma Junkers über Verkehrspläne von Junkers in Osteuropa statt. Dort wurde den Vertretern von Junkers im Interessenkonflikt mit dem Aero Lloyd wegen der Linie Berlin-Königsberg-Riga-Petersburg nochmals »dringend eine unmittelbare Einigung anempfohlen«.

Junkers verlor bald das Interesse an dieser Strecke. Er hatte sich bei seinen Verhandlungen in Russland um die Zuweisung einer Produktionsstätte in Petersburg bemüht, um dort Wasserflugzeuge herstellen zu können; die Verhandlungen scheiterten jedoch und damit fiel auch der vorgesehene Luftverkehrsstützpunkt »ins Wasser«.¹⁵ Er konzentrierte sich nun auf den Ausbau der Schweden-Persien-Strecke.

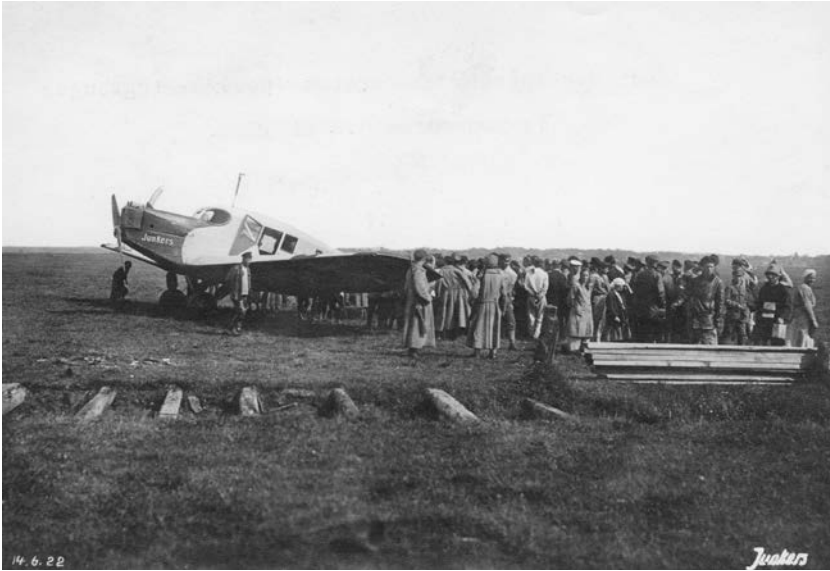
Der Militärflugzeugbau in Russland kam nur schleppend in Gang, da ein geeigneter Flugzeugtyp erst konstruiert werden musste, aber den Junkerswerken inzwischen ein fähiger Konstrukteur fehlte, denn Chefkonstrukteur Otto Reuter war während der Verhandlungen im Moskau am 22. Januar 1922 verstorben. Forschungsdirektor Otto Mader hatte zwar die J 1 konstruiert, war aber mehr Motorenfachmann als Flugzeugkonstrukteur und machte sich nur widerwillig an diese Aufgabe. »Mader will Flugzeugbau abgeben, es greift ihn seelisch zu sehr an«, notierte Junkers.¹⁶ Es verging über ein Jahr, bis mit dem Bau des Militärflugzeuges J 21 begonnen werden konnte.



(142) F 13 Dz 32 auf dem Flugplatz Moskau

Zur Überbrückung kam man bei Junkers auf die Idee, die F 13 auch als Militärmaschine anzubieten: »Militärmaschinen können wir zurzeit wegen der Ententevorschriften hier in Dessau nicht bauen, es käme nur beschleunigter Bau derselben in Moskau in Frage«, schrieb Gotthard Sachsenberg am 10. Juni 1922 aus Berlin an die Junkersvertreter Bentheim und Walter in Moskau. »Wir müssen uns daher möglichst darauf legen, den Russen auch als Militärmaschine die J 13 als geeignet darzustellen. Wir werden Ihnen darüber noch Reklamekarten, die die amerikanische Limousine mit 30 M.-G.s aus der Luft schießend darstellt, zukommen lassen. Die Verwendung als Nachtbombenmaschine muss auch möglichst dazu ausgenutzt werden, dass die jetzige Bestellung mehr auf Limousinen eingestellt ist.«

Als Demonstrationsobjekt traf im Mai 1922 eine in Danzig zugelassene F 13 unter Führung des Piloten Alfred Gothe in Moskau ein. Nach einigen Probeflügen über Moskau luden die Junkersvertreter Walter und Beier den stellvertretenden Chef der russischen Luftflotte Onufriev zu einem Vorführungsflug nach Petersburg ein. In Begleitung seines Sekretärs und eines russischen Ingenieurs bestieg Onufriev am Morgen des 14. Juni 1922 auf dem Moskauer Flugplatz Chodynka das Junkers-Flugzeug. Nach einem knapp vierstündigem Flug entlang der Bahnstrecke erreichte Gothe mit dem vollbesetzten Flugzeug St. Petersburg, konnte jedoch zuerst keinen Flugplatz entdecken: »Trotz eifrigen Suchens war es uns nicht mög-



(143) Ankunft der F 13 am 14. Juni 1922 in Petersburg



(144) Der stellvertretende Chef der russischen Luftflotte Onufriev (5. v. l.) mit Begleitung nach der Ankunft in St. Petersburg (6. v. l. Pilot Gothe, 3. v. l. Walther)

lich, einen für uns in Frage kommenden Notlandeplatz zu erspähen, denn das Seen- und Sumpfgebiet zieht sich von Twer bis an Petersburg hin. Wir umkreisten zunächst den Platz, um ihn uns näher anzusehen, da er in allen Richtungen von Kanälen durchzogen ist, die wohl normalerweise mit Bohlen abgedeckt sind, welcher aber infolge der Brennstoffknappheit während des letzten Winters verheizt worden sind. Um die Landung auf diesem schlechten Flugplatz zu erleichtern, waren an allen offenen Stellen Landungsfeuer angesteckt worden, die aber derartig qualmten, dass uns das Landen beinahe unmöglich gemacht wurde. Trotz alledem setzte unser Führer 10.45 Uhr die Maschine glatt hin und wir bedankten uns bei dem Kommandeur des Flugplatzes für diese Aufmerksamkeit.«¹⁷

Am darauffolgenden Tag kutscherte Alfred Gothe einige Redakteure der Petersburger Zeitungen durch die Luft, die danach auch erwartungsgemäß positiv über das neuartige Verkehrsflugzeug berichteten und besonders die kurze Reisezeit zwischen Moskau und St. Petersburg hervorhoben. »Nachdem die Petersburger durch einen Zeitungsbericht von der Flugdauer unseres Apparates in Kenntnis gesetzt wurden, ist es zum Stadtgespräch geworden, wie es nur möglich ist, dass man in $3\frac{3}{4}$ Stunden von Moskau nach Petersburg fliegen kann, da man ja von Petersburg mit der Vorortbahn $3\frac{1}{2}$ Stunden braucht, um nach dem 30 km entfernt liegenden Kurort Sestroretzk zu gelangen«, berichteten die Junkersvertreter.

Am 17. Juni 1922 wollte Gothe um 5 Uhr morgens zum Rückflug nach Moskau starten, kam jedoch von dem durch starken Regen aufgeweichten Boden nicht weg. »Schließlich blieb uns nichts anderes übrig, als auf den angefaulten Bohlen der Kanalabdeckung zu starten, was auch gänzlich gelang.« Der Rückflug dauerte eine halbe Stunde länger als der Hinflug, da das Flugzeug mit starkem Gegenwind zu kämpfen hatte. Die dabei immerhin noch erreichte Geschwindigkeit von 150 km/h reichte trotzdem aus, das zur Begleitung aufgestiegene russische Jagdgeschwader abzuhängen. Die Einsitzer gaben bereits 25 km hinter St. Petersburg das Rennen auf und kehrten zum Flugplatz zurück.

Die Zeitschrift *Iswestija*, die am 18. Juni 1922 über diesen Flug berichtete, resümierte: »Dies sind die Erfolge des ersten Passagierfluges zwischen Moskau und Petersburg: 6 Passagiere durchflogen diese Strecke im Mittel gerechnet innerhalb 4 Stunden, während sie mit dem Schnellzuge wenigstens 12 Stunden unterwegs gewesen wären. Die Gesamtkosten für das Flugzeug bestanden für Betriebsstoffe in der einen Richtung gerechnet – pro Kopf der Passagiere in Höhe von 11 Millionen (nach Marktpreisen gerechnet), es ist also die Fahrt im Flugzeug billiger als die in der Eisenbahn.«¹⁸

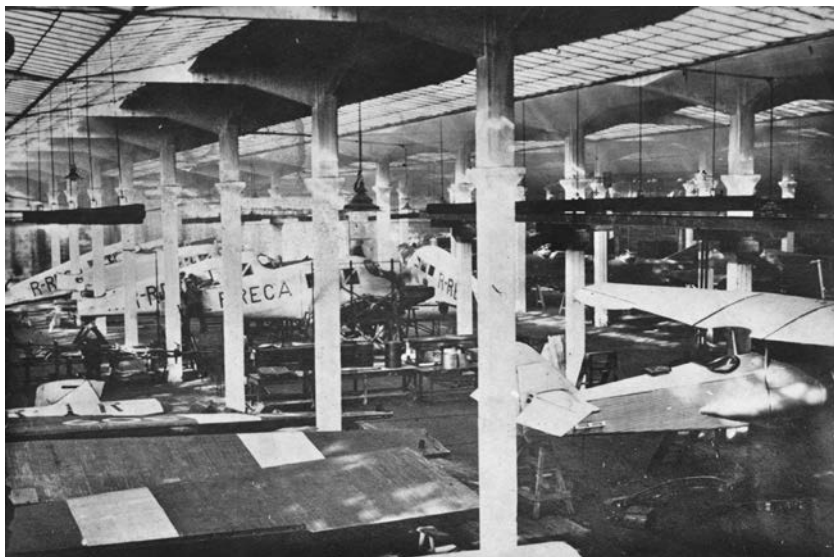


(145) Pilot Gothe und Monteur Beier in Moskau

Durch den Artikel in der *Iswestija* wurde der offensichtlich nicht informierte Kriegskommissar Leo Trotzki auf den Inspektionsflug Onufrievs aufmerksam gemacht und er verlangte von der Luftflotte einen ausführlichen Bericht. Ein Mitarbeiter der Luftflotte bat daraufhin die Junkerswerke um ein Album mit Fotos vom Flug und einer ausführlichen Beschreibung der F 13, das er Trotzki und Lenin überreichen wollte.

Diese Gelegenheit wollten die Junkersvertreter nicht ungenutzt lassen: »Ich versprach dem Herrn, der diese Sache zu bearbeiten hat, die Unterlagen baldigst zu beschaffen und hoffe Sie sind damit einverstanden, zumal uns dadurch Gelegenheit geboten wird, an maßgebender Stelle J 13 auch als Militärmaschine geeignet darzustellen. Ich bitte dies bei der Abfassung der Beschreibung besonders zu berücksichtigen und alle sich darauf beziehenden Fotos beizulegen.«¹⁹ Die Bemühungen der Junkersleute in Moskau hatten offensichtlich Erfolg, denn nach Inbetriebnahme des Junkerswerkes in Fili bei Moskau im Jahre 1923 wurden dort militärische Versionen der F 13 – in Russland als Ju 13 bezeichnet – montiert.

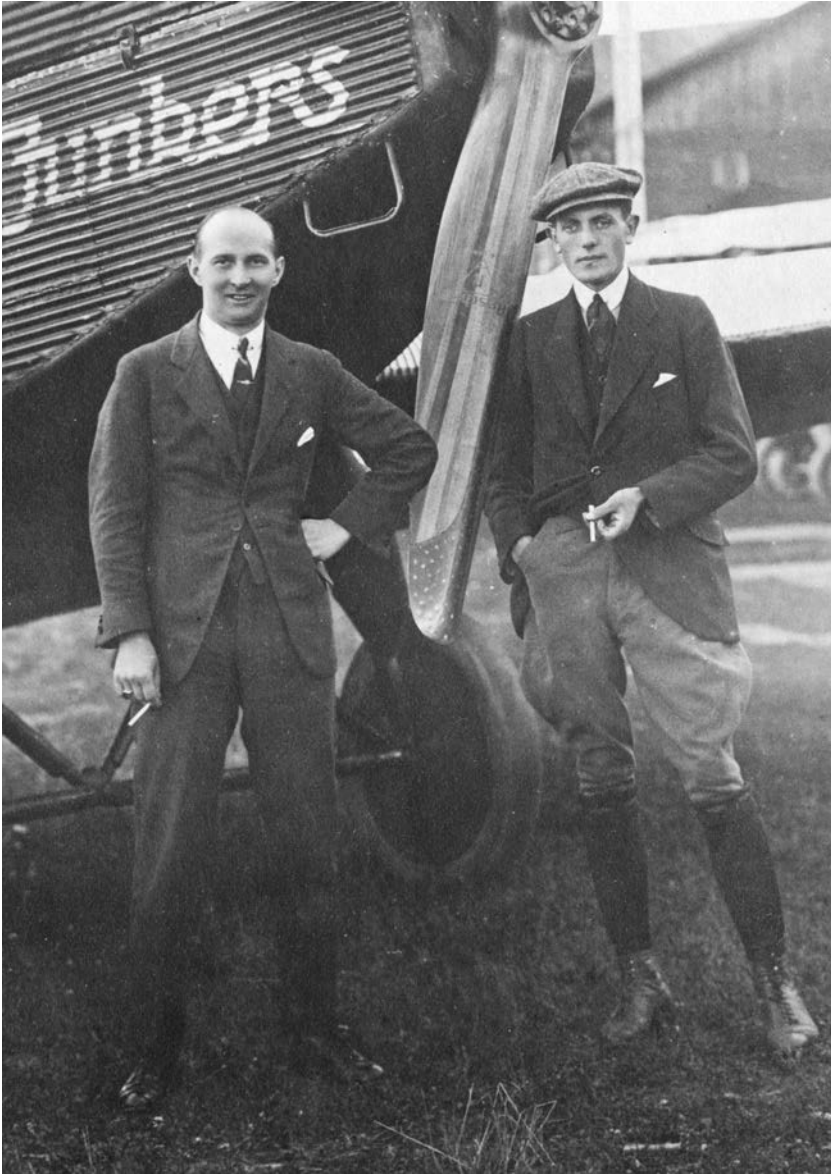
Eine weitere Demonstration der hervorragenden Eigenschaften ihres Verkehrsflugzeuges gelang den Junkerswerken am 30. Juli 1922. Pilot Alfred Gothe transportierte den russischen Finanzminister Rosenholz nach des-



(146) F 13 im Junkerswerk Fili

sen Verhandlungen mit Vertretern von Junkers und dem Reichswehrministerium in Berlin mit der F 13 D-202 in 10 Stunden und 40 Minuten ohne Zwischenlandung nach Moskau. Ein derartiger Flug stellte hohe Anforderungen an das Flugzeug und den Piloten: »Ich musste mitunter die Zähne zusammenbeißen, wenn ich müde werden wollte, und auch das Wetter, das später etwas böig geworden war, machte mir zu schaffen, so dass ich meine ganze Aufmerksamkeit der Steuerung meines braven Flugzeuges zuwenden musste«, berichtete Gothe anschließend. »Endlich, allerdings noch in weiter Ferne, sah ich die Türme von Moskau! Ich war übergücklich, als ich feststellen durfte, dass ich die 1800 Kilometer lange Strecke in 10 Stunden 40 Min. zurückgelegt hatte. Glatt ging auch die Landung auf dem Moskauer Flugplatz vonstatten, und ich durfte die Glückwünsche der Vertreter der Fa. Junkers und meiner alten russischen Freunde entgegennehmen.«²⁰

Da Start und Landung amtlich kontrolliert worden war, wurde der Flug als deutsche Höchstleistung für einen ununterbrochenen Flug von 1599,83 km von der Deutschen Flugsportkommission anerkannt.²¹ Die Zeitschrift *Iswestija* vom 1. August 1922 sprach sogar von einem europäischen Rekordflug für Distanz-Flüge ohne Zwischenlandung. Das war natürlich ein kleiner Triumph für die Junkersleute, denn das von der Deruluft verwandte Fokker-Flugzeug brauchte für die Strecke ein Drittel mehr Zeit.



(147) Pilot Gothe und Monteur Flader nach ihrem Rekordflug
Berlin – Moskau am 30. Juli 1922

Das Flugzeug war für die wissenschaftlich-experimentelle Flugstation des Kommissariats für Landwirtschaft bestimmt, die damit Versuche zur Heuschreckenbekämpfung durchführen wollte. Da die Junkersvertretung in Moskau aber inzwischen erfahren hatte, dass zum ersten Male seit 1916 in Nishni Nowgorod wieder eine Messe stattfinden sollte – sie hatte für Russland die gleiche Bedeutung wie die Leipziger Messe in Deutschland – und das Messekomitee einen Flugverkehr einrichten wollte, bat Walter den Chef der Flugstation Valentei um Überlassung des Flugzeuges für die Dauer der Messe.

Am 2. August 1922 wurde der Messeflugverkehr der »Aviakultura« und der Firma Junkers eröffnet. Das Flugzeug verkehrte dreimal wöchentlich und legte die 410 km zwischen Moskau und Nishni Nowgorod in 2½ Stunden zurück. Gegenüber der Eisenbahnreise sparte man auf diese Weise 13½ Stunden Fahrzeit. Der Preis für einen Hinflug betrug 120 Millionen Rubel, das entsprach damals ungefähr 30 Dollar.

Die Bilanz des ersten Junkers-Luftverkehrs auf russischem Boden konnte sich sehen lassen. Bis zum Schluss der Messe am 25. September hatte die F 13 insgesamt 57 Flüge durchgeführt und dabei 209 Passagiere und 2633 kg Fracht befördert. Die Flüge wurden mit einer Regelmäßigkeit von fast 100 % durchgeführt, es gab nur zwei Verspätungen von 7 bzw. 12 Minuten.²²

Nach den vielen Unfällen im Jahre 1921 und den Schwierigkeiten auf der Strecke der Lloyd Ostflug war das ein erster kleiner Erfolg, den die neugegründete Abteilung Luftverkehr der Junkerswerke verbuchen konnte. Er gab den Junkersleuten neuen Ansporn, trotz aller Schwierigkeiten weiter um den Luftverkehr auf nunmehr sowjetischem²³ Boden zu kämpfen.

Die inzwischen weiter geführten Verhandlungen zwischen Junkers und der russischen Regierung hatten bisher zu keinem Ergebnis geführt. Junkers wehrte sich nach Rückkehr der Delegation aus Moskau dagegen, in dem heruntergekommenen und stark reparaturbedürftigen ehemaligen Autowerk in Fili bei Moskau die Produktion aufzunehmen und die dort herzustellenden Militärflugzeuge zum Selbstkostenpreis an die Russen abzugeben. Nachdem nun auch die Konzession für einen Luftverkehr zwischen Kowno und Moskau in Frage gestellt und inzwischen auch das Flugzeugbauverbot wieder aufgehoben worden war²⁴, kam er immer mehr zu der Überzeugung, dass die Aufnahme der Produktion von Militärflugzeugen in Russland für ihn mehr Nachteile als Vorteile bringen würde. »Es wäre ein schlechter Tausch, das Dessauer Werk mit seinen in der Entwicklung begriffenen großen Aufgaben verdorren zu lassen, um fern von Deutschland unter sehr zweifel-



(148) Plakat mit der Ankündigung der Eröffnung der Strecke Moskau – Nishni Nowgorod



(149) Postkarte von der Eröffnung der Strecke Moskau – Nishni Nowgorod

haften wirtschaftlichen, politischen und sozialen Verhältnissen ein neues Werk zu gründen«, notierte Junkers am 13. Juli 1922.²⁵

Anlass für diese Notiz war eine Besprechung mit dem russischen Finanzminister Rosenholz gewesen, die am gleichen Tage stattgefunden hatte. In dieser Besprechung sollten noch einige offenstehende Punkte geklärt werden, in denen bisher keine Einigung erzielt worden war und die Rosenholz als so schwerwiegend bezeichnete, dass er unter keinen Umständen nachgeben wollte. Eine Vermittlung der »Sondergruppe R« hatte er abgelehnt und Junkers gegenüber erklärte er, »wenn die Junkerswerke diese Forderungen nicht so, wie sie vorlägen, akzeptieren würden, so sei ein weiteres Verhandeln gänzlich zwecklos«. Junkers ließ sich jedoch nicht unter Druck setzen und betonte, dass so »sehr schwer eine Lösung gefunden werden könne«, weil »unmögliche Forderungen an die Junkers-Werke gestellt würden«.

Die »Sondergruppe R« (R = Russland) war 1921 zwecks Forcierung der deutsch-russischen Zusammenarbeit auf militärwirtschaftlichem Gebiet gegründet worden.²⁶ Sie wollte auf jeden Fall einen Abbruch der Verhandlungen verhindern und berief sogleich eine Sitzung ein, an der von Seiten Junkers Gotthard Sachsenberg und Friedrich Patze teilnahmen. In dieser Besprechung kritisierte General Hasse das Verhalten von Junkers und erklärte, dass er den Abbruch der Verhandlungen ohne vorherige Information der Sondergruppe als Brüskierung empfinde und dass damit unangenehme politische Folgen verbunden sein könnten, auf jeden Fall aber die Junkers-Werke für immer aus Russland ausgeschlossen sein würden. Junkers solle nochmals an Rosenholz herantreten und ihm eine Vermittlung durch die Sondergruppe anbieten.²⁷

Ende Oktober 1922 wurden die Verhandlungen in Moskau wieder aufgenommen und am 26. November 1922 war man sich endlich soweit einig, dass ein Vertrag über die Herstellung von Metallflugzeugen und Flugmotoren abgeschlossen werden konnte. In einem zweiten Vertrag erhielt Junkers als Ersatz für die ursprünglich geplante Strecke Berlin – Moskau eine Konzession auf die Einrichtung eines Transitluftverkehrs zwischen Schweden und Persien durch russisches Gebiet und auf Luftvermessung (Luftbildaufnahmen) in Russland. In Kraft traten die Verträge erst am 28. Januar 1923, nachdem sie vom Rat der Volkskommissare unterzeichnet worden waren.²⁸ Der Grund für diese Verzögerung lag darin, dass die russische Regierung auch der Aero-Union eine Konzession zum Bau von Flugzeugen und zum Luftverkehr auf der Strecke Schweden – Moskau – Persien angeboten hatte. Die Aero-Union lehnte erst am 28. Dezember 1922 das Angebot ab und



(150) Luftbild von Moskau mit Erlöserkirche vom Juli 1922

erklärte, sie wolle dem Abschluss des Bau- und Verkehrsvertrages mit der Firma Junkers keine Schwierigkeiten in den Weg legen. Sie bitte jedoch, die Verbindungen Königsberg – Moskau – Charkow – Odessa und Königsberg – Riga – Petersburg für öffentliche Verkehrszwecke der »Deruluft« vorzubehalten und andere damit in Wettbewerb tretende öffentliche Luftverkehrslinien nicht zuzulassen. Die Deruluft werde außerdem ein Projekt für den weiteren Ausbau eines einheitlichen russischen Luftverkehrs vorlegen.²⁹

Noch vor Jahresende beschloss Junkers, die Produktion in Dessau erheblich auszuweiten: »Mit dem Betrieb, den wir haben, müssen wir so schnell als möglich hochkommen«, erklärt er in einer Besprechung am 15. Dezember 1922. »Auch der russische Betrieb hängt von der hiesigen Frage, insbesondere der Arbeiterfrage, ab. ... Noch nie habe ich so unwirtschaftlich gearbeitet wie bisher in Russland.« Er befürchtete, dass dadurch das Dessauer Werk in Mitleidenschaft gezogen werden würde. »Zuerst muss Dessau sicher sein«, erklärte er, »von den phantastischen Plänen der Russen lassen wir uns nicht führen. Wir müssen bedächtig, kaufmännisch vorgehen, auch die Vergeudung unserer besten Kräfte muss abgestellt werden.« Er wollte 500 Arbeiter einstellen und einen Flugplatz anlegen. Dazu war ein Kapital von 1 Milliarde Papiermark (ca. 100 000 Dollar) notwendig. Junkers beschloss, einen Teil des für Russland zur Verfügung gestellten Ka-

pitals in Dessau zu verwenden: »Müssen das russische Kapital heranziehen. Die Verfolgung der russischen Aufgabe wird gefördert, da dieses in möglichst kurzer Zeit möglichst viele Flugzeuge haben will.«³⁰

Im Nachhinein erklärte das Reichswehrministerium, dass der Konzessionsvertrag vom 26.11.1922 vorn vornherein undurchführbar gewesen sei und dass Junkers dies hätte erkennen müssen. Er sei in keiner Weise vom RWM veranlasst worden, ihn in dieser Weise abzuschließen.³¹

Der Polnische Aero-Lloyd

Im Frühjahr 1922 arbeitete der Leiter der Danziger Luftpost Erhard Milch mit dem Generaldirektor seines Treibstofflieferanten »Fanto« einen Plan für eine Luftverkehrsstrecke aus, die die Konzernfilialen in Danzig und Warschau und die Erdölfelder in der Nähe von Lemberg verbinden sollte. Um eine Konzession und Subventionen zu erhalten, sollte mit Beteiligung von Junkers eine Luftverkehrsgesellschaft gegründet werden. Die deutsche Beteiligung, die anfangs bei 100 % lag³², sollte jedoch geheim bleiben, um die Subventionierung nicht zu gefährden.³³

Am 20. August 1922 verkauften die Junkerswerke an Dr. Ignatz Wygard und Dr. B. Rzuchowski als Mitbegründer der Firma Aerolloyd formell zwei neue und eine gebrauchte F 13 zu 18 000 US-Dollar pro Flugzeug (mit Motor).³⁴ Im gleichen Monat erhielten beide vom polnischen Eisenbahnministerium eine Konzession auf die Strecke Danzig – Warschau – Lemberg und die sich daraus ergebenden Anschlussstrecken. Nachdem die Subventionierung geklärt worden war, wurde am 27. August 1922 ein Arbeitsgemeinschaftsvertrag zwischen der Danziger Luftpost und der in Gründung befindlichen Aerolloyd GmbH Warschau geschlossen. In diesem Vertrag verpflichtete sich die Danziger Luftpost, ihre Organisationserfahrungen zur Verfügung zu stellen und die erste Zeit mit ihrem Danziger Personal auszuhelfen. Sollten die drei F 13 für den Betrieb nicht ausreichen, wollte die Danziger Gesellschaft ihre Flugzeuge tagesweise an die Aerolloyd vermieten. Wygard und Rzuchowski verpflichteten sich ihrerseits, Benzin in ausreichenden Mengen zu den offiziellen Richtpreisen zur Verfügung zu stellen. Die kommerzielle Geschäftsführung lag in den Händen des Aerolloyd Warschau, die technische Durchführung des Luftverkehrs wurde der Danziger Luftpost übertragen, die jedoch nach außen hin nur die Vertre-



(151) Eine polnische F 13 übernimmt Fracht in Danzig

tung für den Aero-Lloyd in Danzig hatte.³⁵ Am 5. September 1922 eröffnete der polnische Aero-Lloyd mit drei F 13 und Danziger Piloten die Strecke Danzig – Warschau – Lemberg. Da die Regierung die Verwendung polnischer Piloten vorgeschrieben hatte, wurden noch im Herbst drei Piloten polnischer Herkunft eingestellt und gründlich ausgebildet.³⁶

Die modernen Verkehrsflugzeuge hatten sofort großen Zulauf. Neben der Passagier- und Postbeförderung war die Beförderung von Fracht im großen Stil aufgenommen worden. Im Laufe eines Tages gelangten so Pakete und Frachtstücke vom Absender in Danzig bis zum Empfänger in Lemberg, was eine erhebliche Verbesserung gegenüber allen übrigen Beförderungsmöglichkeiten bedeutete. Bereits im ersten Betriebsmonat beförderten die Flugzeuge des polnischen Aerolloyd 255 Passagiere und ca. 2,5 Tonnen Post und Fracht.

Da die polnische Strecke subventioniert wurde, bemühten sich die Junkerswerke, den Verkehr auf der Strecke Danzig – Lemberg auch im Winter aufrechtzuerhalten und sich so gegenüber den anderen Gesellschaften einen Vorteil zu verschaffen. Die F 13 wurden zu diesem Zweck mit einer Heizeinrichtung versehen.³⁷ Stolz berichtete Erhard Milch Anfang November 1922 an die Junkers-Flugzeugwerke: »Der Name Junkers hat in Polen zurzeit den besten Ruf von allen Flugzeugfabriken der Welt, was wir ohne Zweifel behaupten können. Hat doch die polnische Regierung mehrfach versucht,

durch uns eine Junkers-Flugzeugfabrik nach Polen zu bekommen. Einen besseren Beweis für das Urteil der Fachleute und der öffentlichen Meinung dürfte es im Hinblick auf die politische Konstellation kaum geben.«³⁸

Auch die Danziger Luftpost erfreute sich auf ihrer Strecke Berlin – Stettin – Danzig – Königsberg – Kowno – Riga weiterhin regen Zuspruchs. In der Flugsaison 1922 wurden mit F-13-Flugzeugen vom Mai bis September 2344 Personen und 4,5 Tonnen Fracht und Post befördert.

...

Die erste Südamerika-Expedition

Bereits Ende des Jahres 1919 hatte bei Junkers ein Vertreter namens Breuler vorgesprochen, der das Junkers-Verkehrsflugzeug in Argentinien einführen wollte. Er warb damit, dass das Land sehr deutschfreundlich sei, sich die Transportverhältnisse in einem argen Zustand befänden, der erforderliche Brennstoff im Lande selbst gewonnen werden könnte und auch das Klima sehr günstig sei. Für die Flugzeuge gäbe es ein weites Betätigungsfeld, neben Personen könnten auch hochwertige Waren durch das Flugzeug wirtschaftlich befördert werden. Junkers zeigte Interesse und entsandte im Frühjahr 1920 seinen Ingenieur Erich Offermann nach Argentinien mit dem Auftrag, Ausschau nach einer kapitalkräftigen Gesellschaft zu halten, die zur Gründung einer Luftverkehrsgesellschaft bereit wäre. Junkers wolle sich mit zwei Flugzeugen als Sacheinlage beteiligen.

Nach seiner Rückkehr bestätigte Offermann die guten Absatzaussichten in Südamerika. Das Kapital für eine Luftverkehrsgesellschaft bekäme man aber nur zusammen, wenn die Flugzeuge an Ort und Stelle vorgeführt würden. Damit wurde dieser Plan erst einmal ad acta gelegt, denn die Kosten für derartige Vorführungsflüge erschienen Junkers dann doch zu hoch. Außerdem hatten sich inzwischen Absatzmöglichkeiten in den USA ergeben, die wesentlich aussichtsreicher erschienen.

Zwei Jahre später rückte der Südamerikamarkt bei Junkers doch wieder in den Mittelpunkt des Interesses. Nach tödlichen Unfällen mit der F 13 bei der amerikanischen Luftpost im Herbst 1921 hatte sich in den USA kein Käufer mehr gefunden, auch in Europa stockte der Absatz und in den Junkers-Flugzeugwerken stapelten sich unverkäufliche Flugzeuge. Die Beteiligung an der Lloyd-Ostflug, war Anfang 1922 ebenfalls gescheitert.

In dieser Zeit lernte Hugo Junkers einen Amerikaner kennen, der auf ihn großen Eindruck machte und seine Südamerikapläne wesentlich beeinflussen sollte. Dieser tauchte erstmals im Sommer 1921 bei Junkers auf. Er stellte sich als Oberst Dr. Edward C. Gibbs vor und gab an, als Arzt im Auftrag des US-amerikanischen Department of Health in Deutschland und Polen Studien über Seuchen anzufertigen. Junkers, der sehr gesundheitsbewusst war, fasste bald Vertrauen zu diesem Mann, ließ sich von ihm in Sachen gesunde Lebensweise beraten und hielt auch seine Familie dazu an, die Ratschläge dieses Arztes zu beherzigen. »Er ist ein Mensch in des Wortes bester Bedeutung, das Ideal eines ›Arztes‹«, notierte er im November 1921.¹⁹



(242) Edward Gibbs beim Besuch des Chefs der amerikanischen Luftstreitkräfte General Mitchell am 24. Febr. 1922 in Dessau. V. l. n. r.: Gibbs, General Foulois (Chef der militärischen Mission der USA), General Mitchell und Hugo Junkers

Die Besuche von Oberst Gibbs in Dessau wurden immer häufiger und zogen sich immer mehr in die Länge, das freundschaftliche Verhältnis zwischen beiden Männern vertiefte sich und bald wurden auch geschäftliche Probleme besprochen. In diesen Gesprächen überzeugte Gibbs im Laufe des Jahres 1922 Junkers davon, eine Flugzeugexpedition nach Kuba zu entsenden. Er habe dort beste Beziehungen und werde die Gründung einer kubanischen Luftverkehrsgesellschaft in die Wege leiten. Das dazu nötige Barkapital solle von kubanischen und amerikanischen Geldgebern aufgebracht werden.

Junkers, der sich nach dem Erfolg der kolumbianischen Luftverkehrsgesellschaft Scadta mit dem Verkehrsflugzeug F 13 wieder mit dem Gedanken angefreundet hatte, sich doch noch weiter in Südamerika zu engagieren, erklärte sich bereit, die zwei für Argentinien bestimmten F 13 einen Umweg über Kuba nehmen zu lassen. Zusätzlich stellte er Gibbs 2500 Dollar für die Organisationskosten zur Verfügung und verpflichtete sich, auf eigene

Rechnung auch zwei Mitarbeiter nach Kuba zu senden, die Gibbs bei der Gründung der Gesellschaft unterstützen sollten. Falls Gibbs die nötigen Postkonzessionen erhalten und sich für die Rentabilität der Gesellschaft verbürgen könne, würde Junkers 51 % des Aktienkapitals, das bis zu einer Million Dollar betragen könne, zeichnen. Gibbs sollte dann die Generalvertretung für die Gesellschaft und einen Aktienanteil erhalten.²⁰

Den Auftrag, die Südamerika-Expedition zu organisieren, bekam der Leiter der Abteilung Luftverkehr, Gotthard Sachsenberg. Dieser übersandte am 27. September 1922 an Professor Junkers folgenden Plan: Die Junkers-Vertreter Hermann Bitterich und Eduard Hahn sollten Oberst Gibbs nach Kuba begleiten, um die Ankunft der Flugzeuge und deren Besatzung vorzubereiten und Vorführungsflüge zu organisieren. Die beiden F 13 mit Piloten und Monteuren sollten Ende November in Havanna eintreffen und mit Unterstützung von Bitterich vierzehn Tage auf Kuba für die zu gründende Luftverkehrsgesellschaft werben. Während dieser Zeit sollte Eduard Hahn nach Jamaika, Haiti und Saint Thomas (Britische Jungferninseln) reisen, um Vorbereitungen für den Weiterflug der F 13 über die karibischen Inseln nach Trinidad zu treffen.

Von Trinidad aus sollten beide Flugzeuge entlang der südamerikanischen Küste bis nach Buenos Aires fliegen, dabei sollten Zwischenstopps in den brasilianischen Städten Rio Grande und Porto Alegre eingelegt werden. Dort sollten die Junkersvertreter Wieland und Gronau die Ankunft der Flugzeuge vorbereiten, Prospekte verteilen und finanzkräftige Interessenten zu Probeflügen einladen. Der kaufmännische Leiter der Expedition Walter Stahl, sollte von Kuba aus mit dem Schiff nach Buenos Aires vorausfahren, um dort für einen gebührenden Empfang der Junkersexpedition zu sorgen. Es war ein großzügiger und kühner Plan, der jedoch in völliger Unkenntnis der Verhältnisse vor Ort aufgestellt worden war und nach Überwindung vieler unvorhergesehener Schwierigkeiten zum Schluss in einer Katastrophe enden sollte.

Während der Vorbereitungen für die Expedition stieß noch ein weiteres Expeditionsmitglied dazu, das Sachsenberg nicht eingeplant hatte: Hugo Junkers ältester Sohn Werner, der als Mechaniker bei der Jfa tätig war, um den Flugzeugbau von Grund auf kennenzulernen, wollte unbedingt an der Expedition teilnehmen. Junkers notierte am 27. September 1922 in sein Tagebuch: »Werner, Teilnahme an Reise nach Cuba etc. – Untersuchung auf Tropenfähigkeit in Berlin: u. a. wie er Chinin (gegen Fieber) verträgt. Gegebenenfalls müsste er die ganze Reise mitmachen als Monteur eines der Flugzeuge. Es dürfte nicht vorkommen, dass er unterwegs ausfällt ... Wenn

er mitgeht, so ist in der Zwischenzeit (etwa 5 Wochen) seine Ausbildung in der Jfa im Kühler-, Behälter- und Schwimmerbau erforderlich; er muß bei der Montage des Schwimmergestells zugegen sein, ferner Reparaturen an den genannten Teilen ausführen können. Der Zeitpunkt der Abreise richtet sich nach der Fertigstellung der Schwimmer.«²¹

Im Oktober 1922 reiste der erste Teil der »Junkers-Expedition Westindien-Südamerika«, wie sie genannt wurde, nach Kuba ab. Dort angekommen, bereiteten die beiden Vertriebsmitarbeiter Hermann Bitterich und Eduard Hahn wie geplant die Ankunft der Flugzeuge vor und knüpften zusammen mit Dr. Gibbs Kontakte zu finanzkräftigen Inselbewohnern, die für eine Beteiligung an einer Luftverkehrsgesellschaft in Frage kamen. In der Presse wurde eifrig Propaganda für das Junkers-Verkehrsflugzeug betrieben.

Am 11. November 1922 ging auch der zweite Teil der Delegation in Hamburg an Bord. Mit dem Dampfer *Danzig* reisten die Expeditionsleiter Walter Stahl und Walter Jastram, der die technische Leitung innehatte, sowie die Piloten Hermann Müller, Max Drewsky, Carl Hense und die Monteure Wilhelm Thill, Werner Junkers und Lindenberg. Die beiden F 13 *Flamingo* und *Birkhahn* wurden, in 10 Kisten verpackt, auf den Dampfer *Schwarzwald* verladen.

Als erster erreichte der Dampfer *Danzig* am 1. Dezember 1922 nach einer stürmischen Überfahrt Havanna, freudig erwartet von Hermann Bitterich, Eduard Hahn und Oberst Gibbs. Bis zur Ankunft der beiden Flugzeuge eine Woche später wurden Quartiere gesucht, Zollformalitäten erledigt und der Montageplatz vorbereitet. Als die beiden F 13 endlich am 6. Dezember eintrafen, verhinderten jedoch Feiertage und Wochenende die sofortige Löschung des Dampfers, sodass erst am 12. Dezember mit der Montage begonnen werden konnte.

Die beiden Vertriebsmitarbeiter Bitterich und Hahn waren inzwischen nicht untätig gewesen. Sie hatten den Senator Dr. Henrique Dolz und dessen Sohn Ricardo, der Rechtsanwalt war, aufgesucht und versucht, beide für die Gründung einer Luftverkehrsgesellschaft zu gewinnen. Dabei mussten sie feststellen, dass Edward Gibbs sie nicht nur bei ihren Bemühungen nicht unterstützte, sondern im Gegenteil noch versuchte, den Geschäftsverkehr zwischen Familie Dolz und den Junkersleuten zu unterbinden und selbst Aktien an Dolz und dessen Freunde zu verkaufen. Dolz gegenüber erklärte Dr. Gibbs, dass er der alleinige Vertreter von Junkers sei und Bitterich und Hahn nur Hilfsdienste leisten würden. Als Bitterich und Hahn ihn daraufhin zur Rede stellten, erklärte Gibbs beide für entlassen.

NUEVA LINEA AEREA ENTRE LAS ANTILLAS



Mapa donde puede verse el recorrido de la línea de transporte aéreo con aviones metálicos Junkers que será establecida en breve entre nuestros puertos de Cuba y las Antillas, por una compañía radicada en Cuba que organizará y dirigirá respetivamente los doctores Ricardo y Enrique Dolz.



Coronel Edward C. Gibbs, que como experto voluntario del Departamento de Guerra de Nueva York, bajo las órdenes del Comandante Copeland, estuvo en España, y que acaba de llegar a Cuba para la implantación de un servicio aéreo en las Antillas con aparatos metálicos alemanes Junkers.



El Coronel Edward C. Gibbs, famoso desde su viaje de inspección a Flandes, por cuenta del gobierno de España, bajo las órdenes del general Dussan por New York, y después jefe de estado mayor del doctor Copeland, ha llegado a la Habana acompañado de los señores Ritterich, Schaeber y Hahn, para recibir los planos hidroaeroplano de aluminio "Junkers" el último adelanto que se ha en esta clase, invento del doctor Hugo Junkers.

Este avión con capacidad para seis y hasta ocho pasajeros es un gran éxito en toda Europa y en parte de América, y sobre cualquiera de sus alas muchas personas pueden guiarlo hombre a pie que por un pie más allá, la fotografía adjunta lo demuestra.

El coronel Gibbs ha venido a Cuba con el objeto de consultar una compañía cubana de transporte aéreo. La empresa será de gran importancia para Cuba, pues proyecta



Profesor Hugo Junkers, famoso profesor alemán que se distinguió en el estudio del desarrollo de las máquinas o motores de combustión e inventó de los aviones metálicos con alas gruesas de libre sustentación.

establecer una línea permanente de la Habana a Cayo Hueso, a San Juan de Cuba, haciendo escala en los puertos de importancia de Cuba, y en la playa de Varadero. De San Juan saldrá otra línea a Jamaica, Haití y Puerto Rico, y de allí a las Antillas Menores, estableciendo un circuito de transporte aéreo en las Indias Occidentales. Esta línea se empleará tanto para el transporte de pasajeros como de correspondencia, en la ruta que se puede notar en el mapa adjunto.

Los señores Junkers ofrecen gran seguridad, y tienen actualmente el récord mundial de altura habiendo llegado a 22,500 pies de elevación, y por medio de esta línea la correspondencia de Sur América se demorará muchos meses, ayudando así a estrechar las lazos de unión entre ambas Américas y las Antillas.

La formación y dirección legal de la Compañía, estará a cargo de los doctores cubanos señores Ricardo y Enrique Dolz, abogados consultores. Ya han llegado a la Habana dos de los hidroaeroplanos que fueron encargados directamente desde Alemania y dentro de pocos días comenzarán los vuelos de exhibición a los cuales serán invitadas las autoridades, prensa y demás organismos públicos.

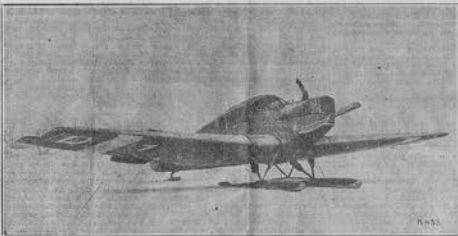
Han llegado también a la Habana siete conjuntos de la línea Junkers, kitsos y motores que junto con los coches Hirthsch, se le fabricó al señor Hahn, director comercial, representantes directos estos dos del señor Junkers, siempra trabajar conjuntamente con el señor Gibbs en la organización de la compañía y en los trabajos preparatorios para el desmontaje de los aviones y próximos vuelos.

Por no haber cabido en el vapor "Dante" los aviones no llegaron ayer como se había anunciado, pero estarán aquí dentro de pocos días.

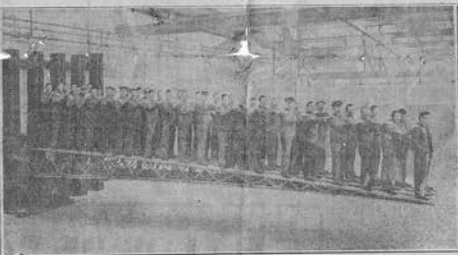
La compañía que se proyecta organizará toda una capital social de un millón de pesos de lo cual responderá una parte al señor Junkers que un pago de acciones constituirá con su nombre, experiencia y material, y el capital para el

funcionamiento de la sociedad será levantado por medio de la venta de acciones en Cuba y los Estados Unidos.

Los precios de los viajes serán poco más de lo que costará ir por tren o mar y en cambio tardaría unos cinco veces menos que el viaje por tren y ocho del de mar.



Avión Junkers, metálico, de seis asientos para el servicio público, habilitado con cachibús para ser utilizado sobre agua.



Ala de ensayo de 10 metros de largo para un avión monomotor Junkers.

(243) Artikel in einer kubanischen Zeitschrift über die Pläne von Mr. Gibbs

'BROADCASTING' RADIO THROUGH 'HAVANA LIFE'

5 Cts.

5 Cts.

SOCIETY

Fred. M. de Stefano,
owner and managing
Editor,
Steinhart No. 13,
Mariano. Phone: 17622.

FASHION



SPANISH

Acogido a la
Franquicia Postal
HAVANA & MARIANO,
Cuba.
PRICE: FIVE CENTES.
ENGLISH

Acogido a la Franquicia Postal y Recibido en Correos como Correspondencia de Segunda Clase.

HAVANA LIFE IS THE ONLY RADIO NEWSPAPER IN THE REPUBLIC OF CUBA

"SAINT PETER" Will Open the Gates of Oriental Park Today

Mr. Charles C. Campan, better known as the "Saint Peter" of Oriental Park; will again today, November 30; open the gates of the Cuba American Jockey Club at Mariano.

Mr. Campan, strict in the discharge of his hard tasks, is an energetic "diplomat", who seconds the steps of Mr. Frank J. Bruen, the general manager of the most wonderful institution of its kind in the world; in all matters of admission to the "Paradise" of Cuba.

As announced in Havana LIFE, the management this year, has made several very important changes. The most radical of all is the abolition of Bookmakers. It will be strict mutual betting. This step, at least for one or more seasons will not be profitable for the Cuba American Jockey Club, if we base this fact on what has taken place in similar important institutions of the kind in the world, except New York city.

General opinion gathered by Havana LIFE point out that this measure will greatly benefit the Racing Fans in many ways. But we also know, that should the management find that the public wants the Bookmakers back, the public will have it. As Oriental Park is like Havana LIFE. They are in the "arena" to serve the public and not individuals; powerful with money or authority. Hence, the force that Mr. Bruen exercises among the executives of the institution.

W. D. Clark, the little "Saint Peter" of the Race Track, who bought there, the first copy of Havana LIFE, February 6, 1921; is on his job again. Mr. Clark is also a "diplomat" with people, who without proper credentials, try to trespass the "dintel" of the main entrance. But, his diplomacy ceases to exist if you should remark that you have not seen the latest issue of Havana LIFE. Try it, and see if we are wrong!...

So far, so good. Now comes the social end of the Club House, our

FIRST LADY TO RIDE AN ALL METAL AIR-CRAFT

Exclusive for Havana LIFE



MRS. EDUARD C. GIBBS

"It is like riding the most comfortable electric car, to ride an all metal airplane of the Junkers type", said the most charming and intelligent wife of Colonel Eduard C. Gibbs, at her attractive residence Calle C. No. 262, Vedado; to our Managing Editor, Mr. Fred. M. de Stefano.

Like all those who rendered service in France during the world war, Mrs. Gibbs, who was a nurse in the thickest fighting front, flatly refused to say anything concerning her activities there, and the ones of her gentleman husband, who was at the service of the American Army; but admitted smilingly with delight, that her romance began through the roar of gigantic guns, and strongly declared

"middle name". We wish we could find some new way of expressing ourselves in this respect. But we must repeat here, the much abused sentence: "It will be the great-

est of all seasons", because it will be so.

With an element headed by E. H. Johnston, general manager of the restaurant; seconded by Daniel Vi-

ola, (Vilitta); Paul Clausel, the chef of chefs; by Vincent Blazo, who, by special arrangement with the famous Paul Whiteman, director of orchestras in the United States; and the wonderful characteristic hospitality and popularity of Mr. and Mrs. Bruen, who cast doubt of our affirmations?

Wait and see. If you should belong to the circle of the Missionarians.

Fred. M. de Stefano.

CASINO-LIFE

Judging from the amount of dinner parties been given at The Casino, the institution is fast becoming the Beach Club of Havana, where entertainers feel that the are doing so with the best there is in Cuba.

Wines, food, service, a home-like atmosphere, renders the institution in level with the finest restaurants in the world, where two orchestras "american" the pleasures of life.

Mr. and Mrs. Frank J. Bruen entertained a party of ten, in honor of Mr. and Mrs. G. Kelly. Mr. Maurice a party of six; Mr. R. Laine, a party of six; Mr. R. Bluen, representative of the famous champagne Piper Heidsieck, with a party of four; others giving parties at the Casino were Dr. Villalón, Dr. Rivera, Mr. T. F. Turull, and Carlos Malury.

More than four hundred doctors delegates to the Medical Congress, coming from all parts of South and Central America, were at the Casino, and one hundred per cent of them expressed themselves "enchanted" with the institution.

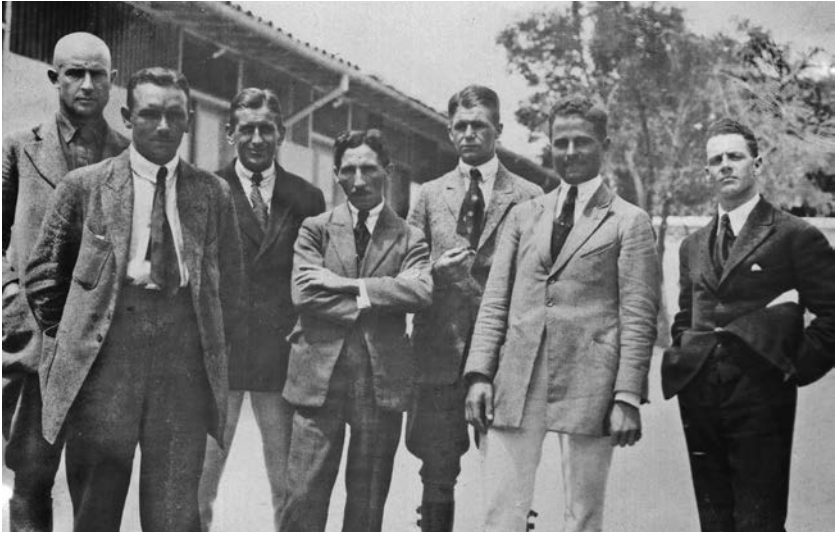
In the next issue of Havana LIFE we will give some more social news of the Casino.

HAVANA LIFE IS READ BY CUBAN AND AMERICAN SOCIETY, BY RADIO-ANS AND MOVING PICTURE EMPRESARIOS.

is, (Vilitta); Paul Clausel, the chef of chefs; by Vincent Blazo, who, by special arrangement with the famous Paul Whiteman, director of orchestras in the United States; and the wonderful characteristic hospitality and popularity of Mr. and Mrs. Bruen, who cast doubt of our affirmations?

Wait and see. If you should belong to the circle of the Missionarians.

Fred. M. de Stefano.



(245) Die Mitglieder der Südamerikaexpedition 1922/23
(v. l. n. r. Max Drewsky, Wilhelm Thill, Walter Jastram, Eduard Hahn-Echenagucia,
Werner Junkers, Hermann Müller, Hermann Bitterich)



(246) Ankunft der
beiden F 13 *Flamingo* und
Birkhahn in Havanna



(247) Ausladen der F 13 *Birkhahn* in Havanna. Auf dem Motorblock Werner Junkers

Die misstrauisch gewordenen Junkersvertreter versuchten daraufhin, bei der amerikanischen Gesandtschaft Informationen über Edward Gibbs einzuholen. Dort stellte sich heraus, dass ein Oberst Gibbs bei der amerikanischen Armee völlig unbekannt sei. Bitterlich ließ sich die bei der Gesandtschaft hinterlegte Heimatanschrift von Gibbs geben und fuhr am 10. Dezember 1922 an die angegebene Adresse nach New York. Dort musste er feststellen, dass es einen Oberst Edward Gibbs nicht gab, dass aber in der Gegend ein Arzt namens Charles Gibbs tätig sei. Dieser erklärte Bitterrich, dass er mit dem angeblichen Oberst Gibbs nichts zu tun habe und dass er in letzter Zeit laufend mit Post für einen Edward Gibbs belästigt werden würde.

Als Nächstes suchte Bitterrich das Departement of Health auf, um festzustellen, ob Gibbs tatsächlich im Auftrage der hiesigen Regierung in Deutschland und Polen Studien betreffs Einschleppung von Seuchen unternommen habe. Dort erkannte man Gibbs anhand eines Lichtbildes. Bitterrich erfuhr, dass Gibbs vor einigen Jahren bei dem Gesundheitsdepartement erschienen sei und ein Exposé über sein angebliches Studium der Seuchen vorgelegt habe, welches dem dortigen Leiter sehr imponiert habe. Er hätte Gibbs schriftlich gebeten, falls er wieder nach Deutschland und Polen reise, ihm weitere Informationen über dieses Gebiet zukommen zu

lassen. Mit diesem Schreiben sei Gibbs dann, wie es sich später herausgestellt habe, in verschiedenen Kreisen vorstellig geworden, habe sich Mittel bis zur Höhe von 2 000 Dollar von den einzelnen Personen für seine Reise vorschießen lassen, immer mit dem Hinweis darauf, dass er als offizieller Vertreter des Departements of Health reise. Er sei dann verschwunden und habe nichts mehr von sich hören lassen. Nach und nach seien seine Gläubiger beim Gesundheitsdepartement aufgetaucht, um ihre Ansprüche geltend zu machen. Hier wurde ihnen erklärt, dass die Regierung mit Herrn Gibbs an und für sich nichts zu tun hätte. Zum Schluss erfuhr Bitterich noch vom Vater eines Freundes von Gibbs, dass dieser weder einen Dokortitel habe noch jemals Arzt gewesen sei, sondern vor dem Ersten Weltkrieg als Lebensversicherungsagent und während des Krieges als Wachposten bei den Wasserwerken New Yorks tätig war.

Nach Havanna zurückgekehrt, informierte Bitterich die Junkerswerke über seine Ermittlungsergebnisse. Junkers konnte dem Bericht seines Vertreters erst keinen rechten Glauben schenken und wollte Gibbs Gelegenheit geben, sich zu erklären. Aber dieser hatte sich inzwischen mit seiner Frau aus dem Staub gemacht.

Während der Abwesenheit von Bitterich waren inzwischen die beiden F 13 auf einer Schiffswerft in Havanna fertig montiert und an ihren Liegeplatz an der Almendaresbucht überführt worden. Der erste offizielle Flug war für den 20. Dezember 1922 angesetzt worden und die Familie Dolz hatte dazu die Spitzen der Gesellschaft und die Presse eingeladen. Um jedes böse Omen von den Vorführungsflügen fernzuhalten, hatten die Junkersleute sogar die Kennung der F 13 *Birkhahn* von D 213 in D 218 umgeändert.

Die Vorführung der Flugzeuge zog sich am ersten Tag über drei Stunden hin und wurde als gesellschaftliches Ereignis gefeiert. Rund 60 Personen nahmen an den Rundflügen teil und betrachteten sich Havanna von oben. Zwischenfälle gab es nicht. An den folgenden Tagen wurden die Passagierflüge gegen eine Gebühr von 10 Dollar für einen Rundflug von 20 Minuten fortgesetzt.

Ende Dezember sollten die Vorführungsflüge mit beiden F 13 in Santiago de Cuba fortgesetzt werden, um auch dort kapitalkräftige Interessenten für eine Luftverkehrsgesellschaft zu finden, als das erste Missgeschick den sorgfältig ausgearbeiteten Plan durcheinanderbrachte. Pilot Hense beschädigte bei einer Landung mit der F 13 *Birkhahn* auf See einen Schwimmer, so dass das Flugzeug für längere Zeit ausfiel. Pilot Max Drewsky und Bordmonteur Werner Junkers mussten mit der F 13 *Flamingo* den Flug nach Santiago de Cuba allein antreten.



(248) Die beiden F 13 in der Almendares-Bucht



(249) Die F 13 *Flamingo* in der Almendares-Bucht. Vor der F 13 Walter Jastram



(250) Luftbild von Havanna, aufgenommen aus einer F 13 während der Rundflüge



(251) F 13 über dem Morro-Castle von Havanna



(252) Schwimmerbruch bei der F 13 Birkhahn



(253) Werner Junkers, Hermann Müller und Wilhelm Thill
bei der Reparatur eines Schwimmers

Zu Propagandazwecken waren zu diesem ersten Langstreckenflug auf Kuba ein Pressevertreter und ein Abgeordneter eingeladen worden. Die anderen beiden Passagierplätze hatten die Expeditionsmitglieder Eduard Hahn und Walter Jastram eingenommen.

Beim Start machte sich erstmals ein Umstand bemerkbar, der anfangs unterschätzt worden war, aber die Expedition noch häufig in Schwierigkeiten bringen sollte. Ein Langstreckenflug mit einem vollbesetzten Wasserflugzeug war kaum möglich, da die Leistung des 185-PS-BMW-Motors zu schwach war, um ein vollgetanktes Flugzeug mit Gepäck, Werkzeug und Ersatzteilen aus dem Wasser zu heben. Bei den vorherigen Rundflügen war das nicht aufgefallen, da zu diesen Flügen nur die Passagiere und sonst keine weitere Zuladung mitgenommen worden war. Nach mehreren Fehlstarts mussten Hahn und Jastram aussteigen und den Zug nehmen. Die F 13 *Flamingo* erreichte nun ohne weitere Vorkommnisse nach sechs Stunden Flug Santiago de Cuba, wo sie begeistert empfangen wurde.

Der Andrang nach Rundflügen war groß und Drewsky kam die nächsten Tage kaum noch aus dem Cockpit. Am 1. Januar 1923 kehrte er mit dem *Flamingo* über Antilla nach Havanna zurück und setzte dort, da der *Birkhahn* immer noch nicht einsatzbereit war, die Rundflüge allein fort.

Nach Beendigung der Reparaturarbeiten im Junkersstützpunkt in der Almendaresbucht erhielt Expeditionsleiter Jastram einen ungewöhnlichen Auftrag. Das Flugboot *Columbus* der Aero-Marine A.-G. war am 14. Januar 1923 auf einem regelmäßigen Postflug von Key West nach Habana ins Wasser gestürzt. Fünf Personen, darunter der amerikanische Multimillionär Edwin F. Atkins, seine beiden kleinen Söhne und deren Kindermädchen ertranken, während der Pilot und zwei weitere Passagiere gerettet werden konnten.

Die verzweifelten Angehörigen und Freunde der Familie Atkins boten den Junkerspiloten 100 Dollar pro Flugzeug und Stunde, um nach den Leichen zu suchen. Auch wenn sich die Junkerspiloten keinen Erfolg versprachen, einen so lukrativen Auftrag konnten sie nicht ablehnen. An zwei Tagen kreisten sie stundenlang über der Absturzstelle, aber mehr als nur einige treibende Holzteile konnten nicht gesichtet werden. Insgesamt brachte die Hilfsexpedition den Junkersleuten 900 Dollar ein.

Am 22. Januar 1923 sollte die Weiterreise nach Südamerika starten. Vor der Überquerung des Karibischen Meeres waren noch Zwischenstopps mit Rundflügen in Manzanillo, Santiago de Cuba, Port-au-Prince und Santo Domingo vorgesehen. Zur Vorbereitung dieser Rundflüge waren die beiden Junkersvertreter Hahn und Bitterich bereits am 20. Januar nach Manzanillo bzw. Santiago de Cuba abgereist. Sie sollten dort kapitalkräftige

Interessenten ausfindig machen, denen mit Rundflügen die Beteiligung an der geplanten kubanischen Luftverkehrsgesellschaft schmackhaft gemacht werden sollte.

Bereits auf dieser ersten Etappe der Expedition sollte es sich herausstellen, dass die Junkers-Wasserflugzeuge den Anforderungen einer solch langen Reise unter ungewohnten klimatischen Bedingungen einfach noch nicht gewachsen waren. Von Etappe zu Etappe häuften sich die Schwierigkeiten, bis die Expedition zum Schluss in einer Katastrophe endete.

Aber davon ahnten die beiden Piloten Max Drewsky und Hermann Müller noch nichts, als sie in Begleitung ihrer Bordmechaniker Wilhelm Thill und Walter Jastram am 22. Januar mit den beiden F 13 *Flamingo* und *Birkhahn* in Havanna zum Flug nach Manzanillo starteten. Alle waren voller Erwartung auf das Abenteuer, das vor ihnen lag. Expeditionsleiter Walter Jastram wollte Werner Junkers den Gefahren der bevorstehenden Ozeanüberquerung nicht aussetzen und hatte ihn als Bordmechaniker abgelöst. Werner Junkers sollte nach Abbau ihres Stützpunktes in der Almendaresbucht per Schiff nach Venezuela nachreisen.

Nach wenigen Flugstunden gab es bereits die ersten Zwischenfälle. Als erstes leckt der Kühler des *Flamingo* und beide Flugzeuge mussten in Cienfuegos zwischenlanden. Dort wurde, um keine Zeit zu verlieren, der Kühler notdürftig mit Mangankitt abgedichtet. Trotzdem erreichten sie Manzanillo erst nach Einbrechen der Dunkelheit. Beim Anrollen an die Bojen im dortigen Hafen geriet Hermann Müller mit seiner F 13 *Birkhahn* auf ein unter Wasser liegendes Wrack und riss drei faustgroße Löcher in den rechten Schwimmer. Die Maschine drohte daraufhin wegzusacken. Nur mit Mühe und Not gelang es den Besatzungen der beiden Flugzeuge, die *Birkhahn* mittels eines kleinen morschen Schwimmkranes auf eine Lancha, eine Art flachgehender Schute, zu setzen. Auch die Kühler beider Flugzeuge mussten erneut gelötet werden, sie waren der Tropenhitze einfach nicht gewachsen.

In Santiago de Cuba wartete inzwischen Bitterich an der Anlegestelle auf die beiden Flugzeuge. Er hatte inzwischen kapitalkräftige Interessenten aufgetrieben, auch der Erzbischof und die Presse waren zum Empfang und in Erwartung kurzer Rundflüge erschienen. Sie alle mussten jedoch nach stundenlangem Warten wieder abziehen, da weder die Flugzeuge noch eine Nachricht eintrafen.

Am 24. Januar 1923 hatten sich die Interessenten erneut am Strand von Santiago de Cuba eingefunden. Dieses Mal war das Warten nicht umsonst. Die beiden Wasserflugzeuge waren, um den Weg abzukürzen, quer über das Gebirge geflogen und trafen rechtzeitig ein.