

Über 100 Jahre Luftfahrtgeschichte Die historische Flugzeugwerft Schleißheim

SCHLEIBHEIM - Die ehemalige bayerische Feldfliegerwerft gehört mit zu den ältesten flugmilitärischen Einrichtungen Deutschlands. aero.de Autor Prof. Dr. Claus Schwarze hat die historische Stätte besucht.

Die Fliegerwerft wurde zwischen 1912 und 1919, vor und während der Zeit des Ersten Weltkrieges, für die Königlich Bayerischen Fliegertruppen erbaut, in den Jahren 1985-1989 umfangreich wiederaufgebaut und in den 1990er Jahren durch eine moderne Ausstellungshalle ergänzt.

Das Deutsche Museum in München hat seine jahrelang verborgenen Depotbestände in die historische Flugwerft in Schleißheim transferiert, um sie dort der Allgemeinheit zugänglich zu machen. 1992 wurde die ehemalige Feldfliegerwerft zur Zweigstelle des Deutschen Museums. Seitdem erfreut sich die historische Anlage (17 km nördlich von München) steigenden Interesses und ist zur Attraktion für die Freunde der historischen Luftfahrt geworden.

Neben den historischen Gebäuden und dem alten, immer noch von Sportfliegern benutzten Flugplatz mit Biergarten, findet man auf der ca. 7.800 qm großen Ausstellungsfläche über 55 Flugzeuge, Hubschrauber, Hängegleiter und Segelflieger. Eine "gläserne Werkstatt" bietet Einblick in die vor Ort durchgeführten Restaurierungsarbeiten und einige historische Flugmotoren, Raketenantriebe und Strahlflugzeuge mit sonstigem Flugzubehör runden die Präsentation ab.

Außerdem hilft eine interessante Dokumentation, die wechselvolle Geschichte der Flugwerft nachzuvollziehen. Besonders bemerkenswert sind die zahlreich ausgestellten motorlosen Flugzeuge, Hängegleiter und Segelflugzeuge, beginnend mit den Anfängen der Fliegerei zu Ende des 19. Jahrhunderts mit Otto Lilienthal bis zu modernen leistungsfähigen Gleitern und Schulmaschinen. Auf diesem Gebiet dürfte es wohl kaum eine umfangreichere Sammlung in Deutschland geben. Deutschland war in besonderem Maße an der Entwicklung von motorlosen Flugzeugen beteiligt. Sicherlich haben die von den Alliierten nach beiden Weltkriegen verhängten Restriktionen für den Motor- Flugzeugbau dazu beigetragen, die Konstruktion und den Bau von Segelmaschinen zu perfektionieren.

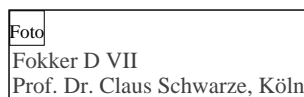
Wegen Überfüllung ist bald eine Erweiterung erforderlich

Die Museumsräume sind mit wertvollen Ausstellungsstücken bereits überfüllt, weswegen ein Anbau wohl in naher Zukunft erforderlich werden wird. Aus der Menge interessanter historischer Maschinen sollen in diesem Rahmen nur einige Beispiele herausgehoben werden: die einmotorige Fokker D VII aus dem Ersten Weltkrieg, der zweimotorige Bomber Heinkel He 111, das dreimotorige Flugboot Dornier Do 24, der wenig bekannte Transport- Senkrechtstarter Dornier Do 31 und das Segelflugzeug "Grunau Baby".

Des bedeutenden Flugzeugkonstruktors und Unternehmers, Willy (Wilhelm) Messerschmitt, wird mit einer markanten Bronzestatue in der Kommandantur, dem ältesten Gebäude, gedacht. Er hat die nach ihm benannte Stiftung gegründet, die den Wiederaufbau der historischen Gebäude mitfinanzierte. Sein berühmtes Jagdflugzeug, eine Bf 109 E, steht im Museum auf der Isarinsel und kann leider nicht in Schleißheim besichtigt werden. Die Bf 109 war mit ca. 30.000 Exemplaren das meistgebaute Flugzeug während des II. Weltkrieges.

Fokker D VII, das Jagdflugzeug des I. Weltkriegs

Die immerhin 200km/h schnelle und leistungsfähige Fokker D VII wurde 760 Mal gebaut und war ab März 1918 Standardjäger des I. Weltkriegs. Ihr bayerischer Vorgänger war der Otto Doppeldecker der Münchener Gustav- Otto- Flugmaschinenwerke. Davon ist leider kein Exemplar erhalten geblieben, aber der rührige "Wertverein" ist dabei, einen Nachbau anzufertigen. Gustav Otto ist übrigens der Sohn von Nikolaus August Otto, Erfinder des Viertakt- Verbrennungsmotors.

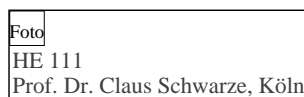


Der ausgestellte, 1918 bei den Fokker- Flugzeugwerken in Schwerin gebaute Jagdflieger war, leicht modifiziert, noch bis 1935 bei der niederländischen Marine in Betrieb. Die beiden Maschinengewehre, die zur üblichen Bewaffnung gehörten, fehlen. Die Fokker wurde ursprünglich bei einem Wettbewerb unter mehreren konkurrierenden Maschinen wegen ihrer herausragenden Flugeigenschaften, ihrer hohen Steigleistung und spät einsetzenden Trudelnegung als besonders geeignet für die militärische Jagdfliegerei ausgewählt. Eine Staffel war in Schleißheim stationiert.

Die D VII wurde zunächst mit einem Daimler III a- Motor ausgestattet, erreichte jedoch mit dem später verwendeten BMW III a- Motor mehr als die doppelte Steigleistung. Das sehr erfolgreiche Flugzeug wurde nach dem Ende des Krieges in den Niederlanden weitergebaut und als Schul- und Jagdflugzeug in verschiedenen Ländern verwendet.

Heinkel He 111, zweimotoriger Standardbomber im WW II

Am Eingang der großen neuen Halle beeindruckt eine, in der dem Museum angeschlossenen "gläsernen Werkstatt" fachgerecht restaurierte He 111 H16 (CASA2.III B), die 1950 in Lizenz in Spanien von der CASA (Contrucciones Aeronauticas S.A., Tablada) gebaut wurde. Der ursprünglich bei Heinkel in Berlin- Oranienburg gebaute Bomber war zusammen mit dem jüngeren Pendant von Junkers, der Ju 88 (14.882 gebaute Maschinen), als Standardbomber im Einsatz.



Die He 111 erlangte frühe traurige Bekanntheit nach der Bombardierung der Stadt Guernica durch die "Legion Condor" im Spanischen Bürgerkrieg im April 1937. Es wurden ca. 8.000 Maschinen in Deutschland und weitere 250 in Spanien gebaut. Gegen die viermotorigen amerikanischen Bomber B17 und B24 macht die He nicht viel her und konnte nur etwa die Hälfte der vernichtenden Nutzlast tragen. Außerdem war sie relativ langsam und blieb nur selten von der feindlichen Flugabwehr verschont, was leider auch dem Stiefvater des Autors zum Verhängnis wurde.

Ahnlich bekannt dürfte das imposante dreimotorige Flugboot von Dornier sein, die Do-24 mit ihrer sehr bewegten Geschichte. In Deutschland, den Niederlanden und in Frankreich wurden von 1937 bis 1945 bis zu 313 Exemplare in unterschiedlichen Ausführungen gebaut und erfolgreich als Seenot- Rettungsmaschinen und Fernaufklärer eingesetzt.

Das im Museum gezeigte Exemplar war ehemals auf dem Werksflugplatz in Oberpfaffenhofen beheimatet und bis in die 1970er Jahre noch in Mallorca im Einsatz. Ursprünglich stand eine Do-24 TT im Museum. Die TT- Version war eine mit Forschungsmitteln zum "Technologie- Träger" umgebaute Maschine mit einer neuen Tragflächen- Konstruktion, einem einziehbaren Landfahrwerk und stärkeren Turboprop- Motoren von Pratt und Whitney.

Foto
Do 24
Prof. Dr. Claus Schwarze, Köln

Sie wurde im Laufe des Versuchsprogramms zur ATT "Amphibischer- Technologie- Träger Do-24 ATT" umbenannt. Diese Maschine wurde dem umtriebigen Dornier- Enkel, Iren Dornier, im Jahr 2002 im Tausch gegen die oben erwähnte Originalmaschine übergeben. Dornier ließ die ATT auf die Philippinen verschiffen und wieder aufrüsten. Mit dem dort zugelassenen Flugboot führte er im Jahr 2004 in Verbindung mit UNICEF eine Charity- Welttrundreise zur Unterstützung Jugendlicher durch und schrieb darüber ein Buch: "Logbuch der Träume. Mit dem fliegenden Boot um die Welt. Die Do-24".

Anlässlich des 80. Jubiläums Ziviler Kölner Luftfahrt landete Iren am 20. Mai 2006 bei böig- regnerischem Wetter mit dieser einzigen noch flugfähigen Do 24 in Köln auf dem Rhein, was der Autor damals inmitten einer großen Menschenmenge selbst miterlebt hat. 34 Jahre vorher hatte Köln schon einmal die Ehre. Damals, am 26.09.1932, landete das riesige Flugschiff des Großvaters Claude Dornier, die zwölfmotorige Do- X (D-1929) an fast der gleichen Stelle. Die Do- X blieb eine Woche in Köln und verabschiedete sich dann mit einer Ehrenrunde um die Domsitzen in Richtung Bonn.

Senkrechtstartender Transporter Dornier Do 31

Wer weiß schon, dass Dornier einen Senkrechtstarter zu Transportzwecken entwickelt und erbaut hat? Im Museum kann man die interessante Maschine besichtigen und in den großen Laderaum steigen. In den 1950er- und 60er Jahren lebten die schon in den 1940er Jahren angedachten Kombinationsmöglichkeiten von flexiblen und schnellen Flugzeugen mit den Eigenschaften von Hubschraubern wieder auf. Die sogenannten V/ STOL- Flugzeuge (Vertical/ Short Take Off and Landing) waren für militärische Zwecke gedacht, es waren mehrere Projekte weltweit in Arbeit.

Die Do 31 war der einzige Transporter unter ihnen. Es wurden lediglich zwei Prototypen gebaut, die als Experimentalflugzeuge dienten, aber nicht in Serie gingen. Um die Startmasse von 21 Tonnen im Senkrechtstart in die Luft zu heben, waren immerhin zehn Triebwerke erforderlich, die vorwiegend in den beiden seitlichen Gondeln untergebracht waren. Auch die beiden Strahltriebwerke unter den Tragflächen wurden mit Hilfe eines vertikalen Schwenkmechanismus zum Startvorgang mitverwendet.

Foto
Do 31 E3
Do 31 E3

Die ausgestellte Maschine E-3 stand lange vor dem Haupteingang des Deutschen Museums auf der Isarinsel, sie wurde 1996 nach Schleißheim gebracht und dort restauriert. Ein zweites Exemplar, die E-1, wurde 2009 vom Werk in Oberpfaffenhofen in das neue Dornier- Museum in Friedrichshafen verbracht und kann dort besichtigt werden. Die beiden außergewöhnlichen Maschinen ließen Deutschland seinerzeit, zusammen mit der VFW 614 aus Bremen, wieder Anschluss an die internationale Nachkriegs- Aerotechnologie finden.

Die beiden Do`s wurden angeblich nur von einem relativ kleinen Team entwickelt und haben über 200 Millionen RM gekostet.

Das legendäre Segelflugzeug Grunau Baby

Das "Baby", ein abgestrebter Hochdecker, ist das weltweit meistgebaute Segelflugzeug. Die Grunau Baby wurde von 1931-1945 bis zu 5.000 Mal (genaue Zahl unbekannt!) gefertigt und hat unzählige Menschen zum Fliegen gebracht, u.a. Hanna Reitsch aus Hirschberg, die 1934 einen Streckenrekord für Frauen flog.

Der Konstrukteur war der damals noch unbekannt Edmund Schneider von der "Klubschule für Segelflugsport Grunau", heute Gemeinde Jezów Sudecki (früher Grunau, Kreis Hirschberg/ Schlesien) im polnischen Teil des Riesengebirges unweit der 1.602 Meter hohen Schneekoppe. Schneider war darauf bedacht, seine Konstruktion robust, einfach und gut nachbaubar zu machen, damit die Maschine auch in Clubs angefertigt werden konnte.

Die verschiedenen Versionen dürften zu den bekanntesten Segelfliegern der Welt gehören. Die Version II b mit Sturzflugbremsen war am häufigsten vertreten. Das "Baby" wurde nicht nur in Deutschland und von Deutschen geflogen. Die internationale Segelflugschule Grunau wurde von Flugschülern aus aller Welt besucht. Einige "Babies" sind heute in ausländischen Museen zu finden, z.B. im berühmten National Air and Space Museum in Washington, in der dänischen Veteranen Fliegersammlung und im Finnischen Luftfahrtmuseum.

Das Deutsche Segelfliegermuseum auf der Wasserkuppe und einige Clubs besitzen ebenfalls noch Flugzeuge dieses erfolgreichen Typs.

Rekordmaschine

Die Zahl der Rekorde, die mit diesem Segler erflogen wurden, ist beachtlich: So stellte z.B. Kurt Schmidt mit einer selbstgebauten Baby I 1933 bei Korschenruh am Ufer des Frischen Haffs ehemals Ostpreußen (heute: das russische Ladygino) einen Weltrekord im Dauersegelflug auf. Er startete am Morgen des 3. August und landete nach über 36 Stunden Flugzeit gegen Abend des 4. August.

Foto
Grunau Baby
Martin Bergner, Public Domain

Am 31.5.1997 fliegt Egon Ehrhardt mit dem Oldtimer eine Strecke von 127 km vom Flugplatz Udersleben- Bad Frankenhausen am Südostrand des Kyffhäuserin Thüringen (knapp 232 m ü. NN) zur Wasserkuppe (950 m ü. NN) und überwindet dabei einen Höhenunterschied von 718

Die Grunau Baby war jedenfalls eine sehr gelungene Konstruktion und verdient zweifellos einen Ehrenplatz im Museum, ebenso wie die vielen anderen Luftfahrzeuge aus deutscher und ausländischer Produktion.

Dem Museum, seiner Werkstatt und dem Wertverein ist weiterhin anhaltender Erfolg zu wünschen und vor allem ein Erweiterungsbau, um noch mehr historisches Material aufnehmen zu können als wichtiger Teil des menschlichen Kulturerbes. Man könnte sich z.B. die demnächst aus dem aktiven Dienst der DLR auszumusternde ATTAS, VFW 614 als wichtige Bereicherung in Schleißheim gut vorstellen.