

Dr. Alexander Mayer
Vacher Str. 213g, 90766 Fürth
Tel.: 0172 / 98 34 175
<http://www.dr-alexander-mayer.de>

Rundbrief des Stadtheimatpflegers Nr. 56

05.09.2009

Ausflugstipps zum Ferienende:

Abteilung für Luft- und Raumfahrt des Deutschen Museums München/Schleißheim

Der bedauernswerte Umbau der letzten deutschen Normalflugzeughalle in Reihenhäuser und der kürzliche Besuch einer Ju-52 im Fürther Luftraum...

- Flugzeugnormalhalle: <http://www.fuerther-nachrichten.de/artikel.asp?art=1072597&kat=12>
- Ju 52: <http://www.nn-online.de/artikel.asp?art=1078127&kat=10&man=5>

... sowie meine Entdeckung eines Flugzeugs aus Fürth im Deutschen Museum München sind der Anlass für Ausflugstipps nach München und Schleißheim:

Flugwerft Schleißheim

Das Deutsche Museum in München ist das größte naturwissenschaftliche Museum der Welt.

Die Abteilung für Luft- und Raumfahrt hat dabei die Größe eines eigenständigen Museums, ergänzt wird sie zudem vom Zweigmuseum in Schleißheim. Das dortige Ausstellungsgebäude (Altbau) ist nahezu baugleich mit unserer ehemaligen Flugzeugwerft in Atzenhof. In Schleißheim findet sich geradezu ein „Who is Who“ der Luftfahrt, u.a.: Douglas DC 3, Heinkel He 111, Fieseler Storch, MIG 15/21/23, North American F-86, Sikorsky S-58, Bell UH-1D, Saab J 35 Draken, Starfighter, Phantom, Dornier Do-31 und als eindeutig elegantestes Ausstellungsstück die vom deutschen Konstrukteur Kurt Tank entwickelte indische Marut aus dem Jahre 1964.



Elegante Flieger in Schleißheim, leider alles Kriegsmaschinen: im Vordergrund die indische Marut („Windgeist“), dahinter eine schwedische Saab Draken, die russische MIG 23 und die amerikanische Phantom.

Nah dem Flugzeugmuseum liegt zudem die Schlossanlage Schleißheim, die zu den größten und eindrucksvollsten Residenzen der Wittelsbacher in Bayern zählt.

Deutsches Museum München

Die Abteilung für Flug- und Raumfahrt im Stammhaus München selbst ist von ihrer Größe und Ausstattung ebenfalls schwer zu übertreffen: Unter anderem ist eine ganze Reihe der berühmten (Kriegs-) Maschinen von Messerschmitt zu sehen (wobei nicht verschwiegen werden soll und kann, dass zu deren Produktion Zwangsarbeiter und KZ-Insassen herangezogen wurden): Bf 108, Bf 109, Me 163, Me 262 und – sympathischer – die 1925 im Bamberg gebaute M 17, das erste Flugzeug von Messerschmitt – fast komplett aus Holz gefertigt!



Eine Ju 52 in China um 1935.



Eine Do 228 brachte uns im Oktober 2008 sicher vom Fuße des Annapurna ins Tal, am Tag zuvor war ein Flugzeug aus kanadischer Produktion (DHC 6 Twin Otter) abgestürzt.

Wir finden auch die berühmte Do 27 (bekannt als Flugzeug von Bernhard und Michael Grzimek), von Junkers stehen in München eine F 13 (1928 nach Afghanistan geliefert, 1927 vielleicht in Fürth gefertigt), eine A 50 (ich werde auf sie zurückkommen) und natürlich die berühmte Ju 52. Ein Exemplar dieser legendären „Tante Ju“ flog vorgestern über Atzenhof. Ich selbst bin mit einem Exemplar aus dem Jahre 1936 geflogen, mein Vater war im Krieg des Öfteren „Fluggast“ dieses in ca. 4800 Exemplaren gebauten Flugzeuges, das zum Zeitpunkt der Herstellung als Verkehrsflugzeug eigentlich schon veraltet war (z.B. gegenüber

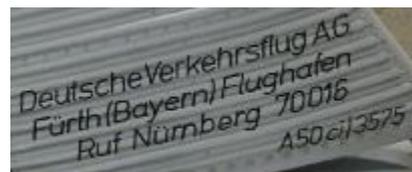
den amerikanischen DC 2 oder 3), aber wegen der geringen Landegeschwindigkeit vor allem auf unbefestigten Feldflugplätzen wiederum im Vorteil zu moderneren Maschinen war. Entwicklung und Tradition von solchen Flugzeugen, die auch unter abenteuerlichen Umständen landen können, wurden in Deutschland zum Beispiel mit der Dornier Do 228 weitergeführt, wie ich aus eigener Anschauung dankbar im Himalaya zur Kenntnis nehmen durfte (zum Dank habe ich ein Bild „meiner“ Do 228 in Nepal auf der entsprechenden Wikipedia-Seite eingefügt).



Der Beweis auf dem Leitwerk: sie war in Fürth... siehe Ausschnitt rechts

Junkers A 50 aus Fürth

In der Abteilung für Luftfahrt machte ich jüngst eine Entdeckung: Dort steht eine Junkers A 50 Junior, die von 1931 bis 1933 am Flughafen Atzenhof ihren Dienst versah.



Produziert wurde sie mit Sicherheit nicht mehr in Fürth, da Junkers 1928 Fürth verließ. Dennoch ist es falsch und leider nicht untypisch, wenn die Informationstafeln davon verkünden, dass diese Maschine (Zitat) „bei der Deutschen Verkehrsflug in Nürnberg“ im Dienst gewesen sei - es war eindeutig in Fürth (ein entsprechendes Protestschreiben an die Museumsleitung ist in Vorbereitung).

Junkers war in den zwanziger Jahren bekannt für seine Flugzeuge in Ganzmetallbauweise, was zuvor nicht üblich gewesen war. Junkers entwickelte deswegen auch ein Sportflugzeug in Ganzmetallbauweise, die Junkers Junior A 50. Sportflugzeuge waren damals vorwiegend aus Holz gebaut und mit Stoff bespannt. Mit ganzen 88 PS konnte die A 50 eine Reisegeschwindigkeit von 140 km/h realisieren, zahlreiche Flugrekorde wurden mit der Maschine geflogen, besonders bekannt ist (bzw. war) Marga von Etzdorfs Flug von Berlin nach Tokio im Jahre 1931 mit einer gelben Junkers-Junior namens „Kiek in die Welt“.



Marga von Etzdorf flog 1931 mit einer Junkers Junior in 12 Tagen von Berlin nach Tokio, hier bei der Ankunft. (Foto: Deutsches Bundesarchiv / Wikimedia Commons)

Die Firma wollte den Junior als Volksflugzeug in großer Stückzahl absetzen, der Preis von 16.200 Reichsmark für den Junior war aber in der damaligen Wirtschaftskrise zu hoch (zum Vergleich: das damals populärste Automobil BMW Dixi kostete 2500 RM, war aber auch nur für wenige Menschen erschwinglich), es wurden nur ca. 80 Stück gebaut.

Es gibt heute noch drei erhaltene Exemplare der Junkers-Junior. Ich empfehle die Besichtigung des Fürther Exemplars im Deutschen Museum.



Junkers Junior A-50 im Deutschen Museum, 1931-1933 war sie in Fürth Atzenhof, 1933 bis 1950 flog sie in der Schweiz.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Alexander Mayer
Stadtheimatspfleger