

5 | 2010

DEUTSCHES
TECHNIKMUSEUM
BERLIN



Zeitschrift der Stiftung
Deutsches Technikmuseum Berlin
und der Freunde und Förderer
des DTMB e.V. · 26. (50.) Jahrgang

Geschichte des FDTM
Spectrum 2012

„Ich hab´s mir schlimmer vorgestellt“



Inhalt



Zu dieser Ausgabe	3
Geschichte des FDTM	4
Als das Museum gebaut wurde	8
Der erste Computer – Konrad Zuse und der Beginn des Computerzeitalters	10
Spectrum 2012 – Das Science Center Spectrum wird modernisiert	12
Allgaier und Windwilli	
Großexponate für die Ausstellung „Windstärken“ gesucht	16
Nur Fliegen ist schöner – die Focke-Wulf A 16	18
Blick nach vorn – Profil schärfen und neue Wege gehen	20
„Ich hab’s mir schlimmer vorgestellt“	
Ergebnisse aus vier Jahren Besucherforschung	22
Unsere Lokschnitten in der Zukunft	26
Neue Exponate in der Schifffahrtsausstellung	27
Wie restauriert man ein Pionierobjekt der Eisenbahngeschichte?	28
Die Aufarbeitung der 01 173 im Jahre 2010	30
Forschung am DTM	
Konrad Zuse – Akten und Firmenschriften im Historischen Archiv	32
FDTM-Info	
„Technik und Stadtgeschichte“ – Jubiläumskolloquium des FDTM	34
Neue Mitglieder	35
Eisenbahn fahren und Spenden sammeln	35
SDTB-Info	
Neue Kopfe, neue Ziele	36
Kleine Fotografen ganz groß	37
Tag des Offenen Denkmals und Offene Tür	38
Sie liegen uns zu Füßen – Straßendeckel in Berlin	39

Autorinnen und Autoren dieses Heftes

Dieter Brüggemann, Frank Gründer,
Ingo Hellwig

Arbeitskreis Eisenbahn des FDTM

Arda Akkus

Wissenschaftlicher Volontär im
Fachbereich Schifffahrt

Dr. Maria Borgmann

Sonderbeauftragte der Stiftung

Reinhard Demps

Mitglied des erweiterten Vorstands
des FDTM

Christian Eckl

Studiengang Information und
Dokumentation, FH Potsdam

Dr. Alfred Gottwaldt

Leiter Schienenverkehr

Eva Kudraß

Wissenschaftliche Mitarbeiterin im Fach-
bereich Rechen- und Informationstechnik

Herausgeber: Die Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin (SDTB) und die Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e. V. (FDTM)
V.i.S.d.P.: Prof. Dr. Dirk Bondel (Direktor der SDTB) und Wolfgang Jähnichen (Vorsitzender des FDTM)
Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin

Erscheinungsweise: Die Zeitschrift „Deutsches Technikmuseum Berlin“ ist eine Publikation der Stiftung SDTB und des FDTM. Sie erscheint mindestens vier Mal im Jahr.

Namentlich gezeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors/der Autorin dar und stehen außerhalb der Verantwortung des Herausgebers. Kürzungen, stilistische Änderungen, inhaltliche Zusammenfassung von Beiträgen und Zuschriften vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur unter Angabe der Quelle und Zusendung eines Belegexemplars gestattet.

Redaktion: Dr. Maria Borgmann (stellv. Chefredakteurin, SDTB), Reinhard Demps (Chefredakteur, FDTM), Clemens Röttger (FDTM), Dr. Tiziana Zugaro (SDTB)

Beirat:

Claudia Cornelius-Kuhlmeier (FDTM), Andreas Curtius (SDTB), Alfred B. Gottwaldt (SDTB), Joseph Hoppe (SDTB), Herbert Liman (FDTM), Dr. Felix Lühning (SDTB), Dr. Christian Neuert (SDTB), Achim Pohlman (FDTM), Achim Rheinländer (FDTM), Dr. Jürgen Rose (Förderverein der Archenhold-Sternwarte), Jörg Schmalfuß (SDTB), Barbara Senst (FDTM), Prof. Dr. Dr. Holger Steinle (SDTB), Uwe Voß (FDTM), Roderich Wester (FDTM)

Verkaufspreis: Preis für ein Einzelheft 3,00 €. Ein Abonnement kostet einschließlich Versandkosten 13,00 € pro Jahr. Die Bestellung erfolgt beim FDTM, Adresse s. S. 40. Die Lieferung erfolgt nach Vorauszahlung des Betrages auf das Konto 0620005432 bei der Berliner Sparkasse BLZ 100 500 00. Der Bezugspreis ist für Mitglieder des FDTM im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Auflage: 1800 Exemplare

Design: R. J. Fischer, Berlin, Tel.: (030) 426 01 95
E-Mail: rjfischer-grafik-berlin@t-online.de

Die Stiftung und ihre Fördervereine: Mit Wirkung vom 1. Januar 2001 wurde die Stiftung „Deutsches Technikmuseum Berlin“ errichtet. Zur Stiftung gehören zunächst das Deutsche Technikmuseum Berlin mit dem Science Center Spectrum und das Zucker-Museum. Mit Wirkung vom 1. Juli 2003 wurden die Archenhold-Sternwarte und das Zeiss-Großplanetarium in die Stiftung eingegliedert. Zum Kreise der Fördervereine der Stiftung SDTB gehören:

FDTM: Der Förderverein des SDTB (FDTM) wurde im Jahre 1960 als „Gesellschaft für die Wiedererrichtung eines Verkehrsmuseums“ von Berliner Bürgern und Vertretern der Berliner Verkehrswirtschaft gegründet. 1966 änderte er seinen Namen in „Verkehrsmuseum Berlin e.V.“. Nach Gründung des Museums im Jahre 1982 und Umbenennung des Museums änderte auch der Förderverein seinen Namen.

Besonders verdiente Mitglieder wurden zu Ehrenmitgliedern ernannt: Gerhard Weiler (Ehrenvorsitzender), Theodor Bars, Wolfgang Böttger, Eberhard Diepgen, Prof. Ernst Gerlach, Georg Goetze, Prof. Günther Gottmann, Lt. Col. Res. Gail S. Halvorsen, Dr. Dieter Jung, Herbert Liman, Kurt Pierson, Achim Rheinländer, Fritz Schadow, Herbert Scheiber, Horst Schild, Roderich Wester, Edmund Wronski.

Förderverein der Archenhold-Sternwarte und des Zeiss-Großplanetariums Berlin e. V.

Der 1990 gegründete gemeinnützige Verein mit Sitz in der Sternwarte dient der ideellen, finanziellen und materiellen Unterstützung der Archenhold-Sternwarte sowie des Zeiss-Großplanetariums. Das bundesweite Spektrum der Mitglieder erstreckt sich über alle gesellschaftlichen Schichten mit dem Ziel, die durch die Fördereinrichtungen betriebene Popularisierung der Astronomie durch abgestimmte Leistungen auf den Hauptfeldern Astronomiegeschichte, astrophysikalische Experimente unter öffentlicher Beobachtung und astronomisch-künstlerische Reflexionen ehrenamtlich zu unterstützen.

Fördererkreis Zucker-Museum e. V. Das Zucker-Museum wurde 1904 zusammen mit dem Institut für Zuckerindustrie als Teil eines Wissenschaftsparks an seinem jetzigen Standort im Wedding gegründet. Es präsentiert umfangreiche Sammlungen zur Kultur- und Technikgeschichte des Zuckers und wird seit 1982 ideell und materiell vom Fördererkreis Zucker-Museum e.V. unterstützt. Nicht zuletzt dank dieser Unterstützung ist es als eigenständiges Museum unter der Zuständigkeit des Landes Berlin gestellt worden und gehört seit 1997 zum SDTB.

ISSN 1869-1358

Geschichte des FDTM

Leistungen und Aktivitäten 1984–2010

Freunde und Förderer
des Deutschen Technikmuseums
Berlin e.V. (FDTM)



▲ Die BVG-Sammlung in der Monumentenhalle. Foto: R. Cornelius

Als mit der Gründung des Museums im April 1982 der Museumsverein zum Förderverein wurde, entstand eine besondere Form der Zusammenarbeit zwischen Museum und Verein. Sie bezog sich auf die finanzielle und zunehmend auf die personelle Unterstützung des Museums.

Das damalige Museum für Verkehr und Technik war als Landesmuseum eine nachgeordnete Einrichtung des Senats und bekam öffentliche Haushaltsmittel für den Personal- und Sachmittelhaushalt zugewiesen.

Betrachtet man die Haushalte des Fördervereins aus jener Zeit, zieht seine finanziellen Leistungen für das Museum heraus und fasst sie sachbezogen zusammen, ergibt sich folgendes Bild: Bis 1987 waren seine Haushalte durch die hohen Summen von Fördermitteln des Senats, der Klassenlotterie und von Sponsoren aus der Wirtschaft geprägt, die an das Museum weitergeleitet wurden und zweckbestimmt

waren. Das endete zu dem Zeitpunkt, als solche Mittel dem Museum direkt zugeführt wurden. Hinzu kamen Mittel aus einer

gemeinsam mit anderen Institutionen veranstalteten Lotterie. Diese lief bald aus (1988), so dass die Einnahmen des Vereins nur noch aus Mitgliedsbeiträgen und Spenden bestanden und bis heute bestehen.

Dazu kamen aber die zunehmenden Aktivitäten der Vereinsmitglieder bei der Unterstützung der Museumsarbeit in vielfältiger Art, die in Arbeitskreisen organisiert sind.



▲ Besucherbetreuung in der Monumentenhalle. Foto: R. Cornelius

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61

Vorsitzenden Achim Rheinländer, zu verdanken.

Regelmäßig stattfindende Aktivitäten

Dank der Mithilfe tätiger Mitglieder des Fördervereins in den Arbeitskreisen konnten nicht nur spezielle Veranstaltungen etabliert werden. Sie unterstützen auch die wissen-

der Offenen Tür“ und bei der Öffnung der Depothallen an der Monumentenstraße an den Septembersonntagen führen Mitglieder des Arbeitskreises Aufsichtsdienste die Besucherbetreuung in enger Zusammenarbeit mit den entsprechenden Abteilungen des Museums (Bildung, Öffentlichkeitsarbeit und Kommunalverkehr) durch. Hier sind jeweils 40 - 50 Vereinsmitglieder tätig.

eisenbahn zwischen Museum und Monumentenhalle mitwirkt. Zusätzliche Fahrtage sind der Tag des Eisenbahners oder der Nikolaustag. Eine enge Abstimmung zwischen dem Arbeitskreis und der Abteilung Eisenbahn des Museums sind die Voraussetzung für ein gutes Gelingen. Darüber hinaus engagiert sich dieser Arbeitskreis für die Instandsetzung der vereinseigenen



▲ Arbeit an der Modellbahnanlage. Foto: R. Cornelius

schaftlichen Mitarbeiter bei Recherchen und speziellen Projekten.

Bei verlängerten Öffnungszeiten, „Tagen

Eng damit verbunden sind die Tätigkeiten des Arbeitskreises Eisenbahn, der bei den besonders beliebten Fahrten der Museums-

Fahrzeuge, die im Museum als Dauerleihgabe stehen (Lok 01 173 und T 3).

Ebenfalls für die Museumsbesucher interessant ist der Bau und Betrieb der Modell-eisenbahn-Anlage Anhalter Bahnhof, der vom entsprechenden Arbeitskreis im Zusammenwirken mit der Abteilung Eisenbahn des Museums erfolgt.

Auch die Arbeitskreise Schifffahrt und Luftfahrt arbeiten eng mit den entsprechenden Museumsabteilungen zusammen, helfen beim Erwerb von Objekten, beleben mit eigenen Aktivitäten bei besonderen Öffnungszeiten die Ausstellungen, besuchen gemeinsam andere Ausstellungen und Objekte und führen Recherchen durch. Interessant ist zum Beispiel die Erfassung und Beschreibung der Grabstätten von Luftfahrtpionieren und Piloten.

Der Arbeitskreis Licht hilft bei der Betreuung von Objekten des Museums und des Gaslaternen-Freilichtmuseums, das vom Museum betreut wird. Dort werden von



▲ Rekonstruktion des Modells vom Schiffshebewerk Niederfinow. Foto: R. Cornelius



ihm auch Führungen durchgeführt. Die Abteilung Energie des Museums freut sich über diese Unterstützung. Weitere Aktivitäten sind im Arbeitskreis Kommunikationstechnik gebündelt.

Besonders wichtig für die Außendarstellung von Museum und Förderverein sowie für die Information von Museumsmitarbeitern und Vereinsmitgliedern ist die gemein-

eines Modells des Schiffshebwerks Niederfinow (ab 2005) sowie der Restaurierung des Museums-Schiffes „KAISER-FRIEDRICH“ (1991) und leistet finanzielle Hilfe beim Modellbau der Karacke „JESUS VON LÜBECK“ (seit 2007).

Er unterstützte die Abteilung Luftfahrt beim Kauf einer Sammlung historischer Balloninstrumente (1991), bei dem Erwerb der

durch die Mitfinanzierung der Restaurierung des Rosinenbombers C 47 „Skytrain“. Auch bei der Restaurierung der Focke Wulf 200 „Condor“ und der Junkers F 13 beteiligt sich der Verein finanziell.

Für die Abteilung Eisenbahn wurden Ziel-schilder der S-Bahn erworben (1995) und wird bei der Restaurierung des Kaiserwagens geholfen (seit 2009).



▲ Übergabe des Grosz-Archivs an das Historische Archiv und die Bibliothek. Foto: R. Cornelius

sam herausgegebene Zeitschrift „Deutsches Technikmuseum Berlin“. Sie erscheint mindestens vier Mal im Jahr und hat sich in der Berichtszeit zu einem informativen Magazin entwickelt. Die Redaktion wird aus je zwei Mitgliedern des Museums und des Vereins gebildet. Chefredakteur ist seit langem das Vereinsmitglied Reinhard Demps.

Finanzierung von Objekten und Veranstaltungen

Der Verein finanzierte für das Science Center Spectrum die Nachbildungen des Urmeters (1989), des Foucaultschen Pendels (1990), der halben preußischen Ruthe (2001) und des Urkilogramms (2007) sowie die Anfertigung des Geldtriesels (1993), der auch ein ständiges Spendenaufkommen sichert.

Für die Abteilung Schifffahrt ließ der Verein ein Modell des ersten Mittelraddampfschiffes „CHARLOTTE VON PREUßEN“ restaurieren (1989/2000), half bei der Finanzierung

Flugzeuge Pfalz D VIII (2001–2003) und RWE 3-76 (1995), mit Darlehen zur Beschaffung von Flugzeugen (1994) sowie

Weiterhin unterstützte der Verein den Erwerb folgender Objekte: Zwei Drehorgeln für die Automations- und Rechen-



▲ Übergabe der letzten gedruckten Brockhaus-Enzyklopädie an die Bibliothek. Foto: R. Cornelius

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61

technik (1995), ein Teppich mit Wegeverlauf für die Textiltechnik (1999), ein AVUS-Pokal für den Straßenverkehr (1994), eine Drehscheibe zum Wiegen und Fotografieren von Großexponaten für das Depot (1995), die Mühlen für die Energietechnik (1991) und eine Gedenktafel zur Erinnerung an die ersten Funkversuche von Adolf Slaby und Graf Arco 1897 an der Sacrower

galt und gilt der Erweiterung des „Gedächtnisses des Museums“, der Bibliothek und des Historischen Archivs, die von Forschern aus der ganzen Welt besucht werden. Beispielhaft seien hier genannt: der Erwerb von Baedeker-Reiseführern, von historischen Kursbüchern und Fahrplänen (1997), von Science-Fiction-Literatur (1998), von Stahlstichen einer Gießerei von 1820

und von historischen Ausgaben des Journals für die Gasbeleuchtung (2009). Auch beim Erwerb des Grosz-Archiv (2007) hat der Verein mitgeholfen.

Durch gegenseitige Mitgliedschaften und durch Finanzierungen sichert der Verein dem Museum Veröffentlichungen anderer Institutionen. Bei vielen Veranstaltungen, zum Beispiel bei Ausstellungsöffnungen,



▲ **Blindenführung im Gasleternen-Freilichtmuseum.** Foto: R. Cornelius

Heilandskirche für die Nachrichtentechnik (1990).

Das besondere Engagement des Vereins

(1992), die Erarbeitung einer Bestandsübersicht des Archivs, der Kauf der letzten gedruckten Brockhaus-Enzyklopädie (2008)

gab der Verein eine finanzielle Unterstützung. Diese lange Liste reicht von der Eröffnungsveranstaltung des Spectrums (1990) bis zur Mathema-Ausstellung (2009). So ist der Vereinshaushalt zugleich auch ein Spiegelbild der Ausstellungen des Museums. Die Abbildungen geben einen Eindruck von den vielfältigen Aktivitäten der Vereinsmitglieder.

50 Jahre Vereinsgeschichte – das ist ein Rückblick auf Hoffnungen, Erwartungen, Diskussionen, Fehlschläge und Erfolge. Sie ermutigen die annähernd tausend engagierten Mitglieder und Freunde weiter zu machen und Neues zu beginnen zum Wohle des Deutschen Technikmuseums.

HERBERT LIMAN



▲ **Die Nachbildung des Urkilogramms für das Spectrum.** Foto: R. Cornelius



Nur Fliegen ist schöner – die Focke-Wulf A 16

Ein Flugzeug zum Anfassen



▲ Diese Focke-Wulf A 16 mit der Werknummer 8 und der Kennung D 659 war zwischen 1926 und 1931 bei der Lufthansa im Einsatz. Foto: Historisches Archiv, SDTB

4. Juli 1928, eine schwere Gewitterfront zieht über die Stadt Berlin. Das Unwetter ist so heftig, dass am Flughafen Tempelhof das Dach eines Hangars durch eine Orkanböe angehoben wird und laut krachend in sich zusammenfällt. Alle Flugzeuge, die im Hangar abgestellt sind, werden völlig zerstört. Darunter ist auch ein Flugzeugtyp, der heute fast unbekannt ist: eine Focke-Wulf A 16. Es ist die erste Konstruktion einer norddeutschen Firma, die spätestens Mitte der 1930er Jahre mit der Focke-Wulf 200 zu Weltruhm kam.

Die Focke-Wulf-Flugzeugbau GmbH

Henrich Focke und Georg Wulf waren schon flugbegeistert, als sie sich 1911 das erste Mal in Bremen trafen. Aus reinem Enthusiasmus bauten die beiden einige Flugmaschinen, bis der Erste Weltkrieg diese Arbeit unterbrach. Erst als sich die wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland wieder ein-

germaßen stabilisiert hatten, wagten die Freunde Anfang 1924 die Gründung der Firma Focke-Wulf-Flugzeugbau GmbH. Den ersten Auftrag erhielt das junge Unternehmen von der „Bremer Luftverkehrsgesellschaft“. Sie bestellte drei Verkehrsmaschinen, ausgelegt für einen Piloten und drei Passagiere.

Die Focke-Wulf A 16

Die Focke-Wulf A 16 war aerodynamisch „sauber“ konstruiert: Der dicke durchgehende Flügel machte Spanndrähte überflüssig, das Fahrwerk war komplett verkleidet. Diese den Luftwiderstand reduzierenden Lösungen führten dazu, dass die recht bauchig wirkende Maschine mit ihrem nur 75 PS leistenden Sternmotor Geschwindigkeiten von bis zu 130 km/h erreichte. Die Form des Flügels zeigte das Können der beiden Firmengründer. Der Umriss und das Profil der Tragfläche sorgten für ausgesprochen „gutmütige“ Flug-

eigenschaften, die Maschine lag also sehr stabil in der Luft.

Als Baumaterial wurde, abgesehen von einigen Verkleidungsteilen, Holz verwendet. Dadurch konnte der Verkaufspreis im Vergleich zu Ganzmetallflugzeugen relativ gering gehalten werden. Auch wenn der Erstling der Firma einige Schwächen hatte, konnten immerhin 21 Maschinen an ver-

schiedene Kunden ausgeliefert werden. Dazu zählte auch die oben erwähnte A 16, die als letztes Flugzeug der Serie 1927 von der „Luftverkehrs A.G. Westfalen“ übernommen wurde. Andere A 16 flogen noch bis 1936, danach existierte keine Maschine dieses Typs mehr.

Nachbau einer A 16 für Airbus ...

Im Rahmen der unternehmerischen Traditionspflege entstand Ende der 1980er Jahre am Airbus-Standort in Bremen die Idee, eine nicht flugfähige A 16 nachzubauen. Wie sich bei Firmenrecherchen herausstellte, war die Focke-Wulf Maschine das erste Verkehrsflugzeug, das im Verbund der Traditionsfirmen Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) gefertigt worden war. Durch eine Reihe von Fusionen in der Deutschen Luftfahrtbranche war Focke-Wulf seit 1979 ebenfalls Teil der MBB, die in Norddeutschland bis heute Großbauteile für die Airbusfamilie fertigt.

01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61

Auf Betreiben des MBB-Vorstandsmitglieds Hartmut Mehdorn nahmen die Flugzeugbauer den Nachbau in Angriff. Da keine Bauunterlagen mehr existierten, musste – ausgehend von einer Übersichtszeichnung und einigen Fotos – alles neu konstruiert werden.

Auch ein passender Motor konnte ausfindig gemacht werden. Im Depot des

stellungsraum in Hamburg hatte nur eine kleine Tür. Erst nachdem man das Flugzeug 1988 in den Rohbau des Ausstellungsgebäudes eingebracht hatte, wurden die Fenster eingebaut.

Da nun das Werksmuseum umgestaltet werden sollte, sah man vor Ort keine andere Möglichkeit, als die A 16 vollständig zu zerlegen.

dauert. Anfang 2008 wurde dafür gerade ein Interessent gesucht! Da die Mitarbeiter des Museums dem Spediteur erklären konnten, dass die beste Strecke von Hamburg nach Berlin über Bremen führt – ein Umweg von 200 Kilometern –, erreichte ein komplettes Flugzeug die Depothallen in Berlin.

Nach genauer Begutachtung der Maschine wurde eine „Arbeitsliste“ zusammen-



▲ Das größte Verkehrsflugzeug der Welt trifft seinen Urahn: Der Nachbau der A 16 vor einem Airbus A 380 auf einem Flugtag in Bremen.

Foto: H. Triesch

damaligen Berliner Museums für Verkehr und Technik fand sich ein Siemens & Halske-Motor des Typs SH 5, der dem Unternehmen leihweise zur Verfügung gestellt wurde. Schließlich konnte nach nur acht Monaten Bauzeit im Sommer 1988 die 22. Maschine vom Typ A 16 der Presse in Bremen vorgestellt werden.

Anschließend ging der Nachbau zur deutschen Airbus-Zentrale nach Hamburg, wo gerade ein kleines Werksmuseum eingerichtet wurde. Allerdings verblieb die rechte Tragfläche in Bremen, da sich der Ausstellungsraum in Hamburg als viel zu klein erwies.

Im Herbst 2007 erreichte ein Anruf der inzwischen unter EADS firmierenden MBB das Berliner Technikmuseum – man wollte einen Motor zurückgeben. Auf die Frage, was denn mit dem Flugzeug geschehen sei, an dem der SH 5 montiert war, kam die überraschende Antwort, dass dieses leider zersägt werden müsse. Grund: Der Aus-

... und für das Deutsche Technikmuseum als „Flugzeug zum Anfassen“

In der Abteilung Luftfahrt wurde kontrovers darüber diskutiert, ob das Museum sich um diesen Nachbau bemühen sollte. Während einer Besichtigung vor Ort erkannte das Museumsteam die Qualität des Objektes. Es war zwar kein Original, eignete sich aber hervorragend als „Flugzeug zum Anfassen“ für die Dauerausstellung Luftfahrt. Die Mitarbeiter der EADS brauchten eigentlich nicht überredet zu werden, auf die Zerlegung zu verzichten. Sie waren mehr als froh über unser Interesse an ihrem „Nesthäkchen“ und so wurde kurzerhand statt des Flugzeuges die Fensterfront zerlegt. Dankenswerterweise stiftete die EADS nicht nur das Flugzeug, sondern übernahm auch sämtliche Transportkosten.

Schließlich fand sich auch das verloren geglaubte Flügeltail wieder. Im Bremer EADS-Werk hatte es die Zeit seit 1988 über-

gestellt. Der Nachbau war zwar sehr gelungen, sollte aber in vielen Details verbessert werden. Insbesondere das Fahrwerk war nicht ausreichend stabil konstruiert und musste komplett erneuert werden.

In der Dauerausstellung im Neubau des Museums ist schon ein Platz für das Flugzeug reserviert. Auch hier muss aber noch vieles vorbereitet werden. Anfang 2011 wird die überarbeitete Focke-Wulf A 16 dann in der Dauerausstellung Luftfahrt einen neuen Standort finden. Im Rahmen von Vorführungen sollen insbesondere Kinder und Jugendliche in und am Flugzeug alles rund um den Luftverkehr in den 1920er Jahre erfahren. Nur eins wird leider nicht möglich sein: Abheben.

HEIKO TRIESCH

Literatur

Henrich Focke: Mein Lebensweg. Bremen, 1996
Günter Frost: Focke-Wulf A 16. In: Jet & Prop Typenchronik, H. 1, Zweibrücken, o.J.