

Die letzte Reise der Tante Ju



Die legendäre Junkers Ju52 der Lufthansa ist zerlegt auf fünf Schwertransportkombinationen im neuen Zuhause angekommen. Deutschlands bekanntestes Flugzeug ist künftig am Flughafen Paderborn ausgestellt. Von Jürgen Schelling

Es ist noch stockdunkle Nacht an diesem Tag Ende September am Neustädter Hafen in Bremen. Drei Tiefelader und zwei Lkw der Firma KTL Transporte GmbH aus Anröchte/Lippstadt in Nordrhein-Westfalen stehen frühmorgens bereit. Sie bringen Deutschlands bekanntestes Flugzeug an seinen neuen Standort: Die legendäre Junkers Ju52 der Lufthansa Berlin Stiftung. Sie geht an diesem Tag auf ihre womöglich letzte Reise nach Paderborn.

Das Flugzeug ist eine Ikone der Luftfahrt: Bereits 1936 gebaut flog der dreimotorige Oldtimer seit 1986 mehr als 250.000 Rundfluggäste bis Herbst 2018 über Deutschland. Die Lufthansa gab allerdings im Frühjahr 2019 überraschend bekannt, dass der Oldtimer nicht mehr fliegen wird und später in ein Museum kommen soll.

Deshalb war die Junkers zerlegt in einer Halle am Hafen in Bremen eingelagert. Am 26. September ging es dann los. Der knapp 18 m lange Rumpf wurde mithilfe eines Spezialgestells und unterstützt von der BLG Cargo Logistics am Neustädter Hafen in Bremen auf ein 3-achsiges Tiefbett samt Sattelzugmaschine gehoben. Jede der beiden etwa 13 m langen Tragflügelhälften fand ebenfalls Platz auf je einem 2-achsigen KTL-Tiefelader. Die Teile des Seitenleitwerks fanden im vierten Lkw ihren Platz. Im Sattelzugschlepper Nummer fünf waren in großen Kisten zwei der drei mächtigen Sternmotoren sowie Ersatzteile in Holzkisten gut verpackt.

Auf bis zu 28 m Gesamtzuglänge und 3,5 m Transportbreite brachten es die Transportkombinationen des Konvois, als er sich schließlich in Richtung Süden auf den Weg machte..





Die Fahrt führte dann von Bremen aus über die A1 und später auf der A33 an Paderborn vorbei. Südlich der Stadt wurde nach mehrstündiger Fahrt am Vormittag die Autobahn Richtung Flughafen Paderborn-Lippstadt verlassen und die letzten Kilometer zur Gemeinde Büren, auf deren Gemarkung der Airport steht, wurden schließlich auf kleineren Straßen zurückgelegt.

Am Airport angekommen ist der Hangar des „Quax-Verein zur Förderung von historischem Fluggerät“ das Ziel. Dort werden der Rumpf, die Tragflächen sowie die Ersatzteile in einer mehrstündigen Aktion vorsichtig mithilfe eines Krans des Krandienstes Michael Bonati und

der Oldie mit 16 Passagierplätzen, der bis heute mehr als 11.000 Flugstunden für die Lufthansa Berlin Stiftung absolviert hat, wieder ab. 2019 entschloss sich die Lufthansa aber, ihren bislang üblichen finanziellen Zuschuss zum Betrieb der Maschine an die Stiftung einzustellen. Damit war der Flugbetrieb der Ju52 nicht mehr möglich. Deshalb wurde der zerlegte Oldtimer in Bremen eingelagert.

Die D-AQUI – gebaut bei den Junkers Werken in Dessau – hatte aber auch früher schon bewegte Zeiten und erlebte gleich mehrere Wiedergeburten. Anfangs als Wasserflugzeug auf Schwimmern bei der damaligen Luft Hansa

Im Sattelschlepper Nummer fünf waren in großen Kisten zwei der drei mächtigen Sternmotoren sowie Ersatzteile in Holzkisten gut verpackt.

zahlreicher Helfer des Quax-Vereins abgeladen und anschließend in den Hangar gerollt.

Hier ist die berühmte Junkers mit dem historischen Kennzeichen D-AQUI künftig zu sehen, sobald sie wieder komplett montiert ist. Zudem strebt der Verein wohl an, die Ju52 zumindest rollfähig zu halten. Die Maschine ist aber nur an den Quax-Verein ausgeliehen, Eigentümerin bleibt die Lufthansa Berlin Stiftung. Die Quax-Vereinsmitglieder betreiben an mehreren Flugplätzen in Deutschland zahlreiche Oldtimerflugzeuge und gehen regelmäßig mit ihnen in die Luft. Die Ju52 wird allerdings nicht mehr fliegen.

Bereits ab der Mitte der Flugsaison 2015 war die Ju52 der Lufthansa für längere Zeit wegen eines Holmbruchs gegroundet gewesen. Dieser musste aufwendig repariert werden. 2018 hob

eingesetzt, ging die Ju schon nach zwei Monaten Einsatz nach Norwegen zur dortigen Fluggesellschaft DNL. 1940 dann die Rückkehr zur Luft Hansa, um nach Kriegsende erneut bei der DNL in Skandinavien eingesetzt zu werden. Durch den strapaziösen Einsatz als Frachtflugzeug im Salzwasser der Nordsee wurde es notwendig, den Rumpf der D-AQUI gegen den einer besser erhaltenen Junkers auszutauschen. An diesen wurden dann Flächen und Leitwerksteile des Originals montiert.

Bereits 1956 drohte der damals gerade 20 Jahre alten Maschine zum ersten Mal der Zwangs-Ruhestand. Der wurde glücklicherweise abgewendet. Denn ein südamerikanisches Luftfahrtunternehmen hatte Bedarf für ein robustes Frachtflugzeug, die Paradedisziplin einer Ju52. Anstelle der Schwimmer bekam die Ju im ecu-



Die 13 m langen Tragflügel wurden jeweils auf einem eigenen Tieflader transportiert.



Für den Umzug nach Paderborn wurde die Junkers Ju52 zerlegt und trat ihre Reise auf fünf Transportkombinationen an.



adorianischen Quito wieder Räder montiert und flog so im Amazonasgebiet.

Ende der 1960er Jahre wurde die Ju 52 in die USA verkauft. Dort flog sie später unter dem Namen „Iron Annie“ in einer imaginären deutschen Luftwaffen-Lackierung auf Airshows. Verantwortliche der Lufthansa holten die Maschine in den 1980er Jahren zurück nach Deutschland.

In der Hamburger Werft der Kranich-Linie folgte anschließend eine Totalüberholung. Passend zum 50. Geburtstag der D-AQUI und 60 Jahre nach dem ersten Linienflug der alten Luft Hansa war die Maschine 1986 wieder flugtüchtig.

Sie besaß aber keine originalen BMW-Motoren mehr, sondern einfacher zu wartende und gebräuchlichere Triebwerke aus den USA. Drei-Blattpropeller machten die D-AQUI auch etwas leiser. Dennoch wurde sie überall sofort am charakteristischen Fluggeräusch erkannt.

Für die Piloten, Flugingenieure und Kabinenbesatzung der Lufthansa war es immer ein besonderes Privileg, die D-AQUI fliegen zu dürfen. Denn hier gab es weder Computer noch Autopilot an Bord. Lediglich moderne Satellitennavigation unterstützte die zweiköpfige Pilotencrew im reinen Sichtflugbetrieb.

Zwischen den Piloten saß auch immer ein Flugingenieur, der genau wie früher zum Betrieb



Künftig wird die Ju52 am Flughafen Paderborn ausgestellt sein.

der Ju52 vorgeschrieben und vor allem mit der Bedienung der drei Kolbenmotoren beschäftigt war. Die Wartezeit für einen Piloten, bis er die D-AQUI fliegen durfte, betrug oft sieben Jahre oder noch länger.

Zudem zählte dafür Airbus- oder Boeing-Erfahrung nicht das Geringste. Stattdessen musste der Kandidat oder die Kandidatin nachweisen, fit im Steuern von altmodischen Spornradflugzeugen und im Sichtflug zu sein. Nur dann gab es

überhaupt eine Chance auf den begehrten Cockpitplatz in der Ju52.

Von mehr als 4.800 gebauten Maschinen einschließlich Lizenzbauten sind derzeit nur noch eine Ju52 des fliegenden Museums La Ferté Alais in Frankreich und eine Ju52 in den USA flugfähig. Die Lufthansa-Ju52 kann nach dem gelungenen Transport nun im Quax-Museum am Flughafen Paderborn zu den Öffnungszeiten besichtigt werden.

— ANZEIGE



Großraum- & Schwertransporte | Projektlogistik

Lippstädter Str. 22
59609 Anröchte

Tel.: +49 (0) 29 47-98 97 42
info@ktl-transporte.de

KT Transporte GmbH
www.ktl-transporte.de