



Das Luftfahrttechnische

Museum Rechlin

Rundgang durch 100 Jahre Geschichte der Fliegerei

Die Koordinaten 53° 21'00" Nord – 12° 43'40" Ost haben auf den ersten Blick wohl für niemanden eine Bedeutung. Zum einen, weil heute nur wenige nach Koordinaten navigieren würden, zum anderen, weil dieser etwa 100 Km nordnordwestlich von Berlin gelegene Punkt am Ost-Ufer der Müritz nur für Wenige als Bezugspunkt erhalten würde. Luftfahrtinteressierte hingegen dürften beim Ortsnamen aufhorchen: Rechlin.

Rechlin gilt – neben Johannisthal und Adlershof – als eine der „Wiegen der Luftfahrt“ in Deutschland. Wenn auch bereits während des Ersten Weltkriegs geplant und im Jahr 1918 sogar kurzfristig in Betrieb, fasst die Fliegerei – vor allem die Militärfliegerei – in Rechlin erst in den späten 1920er Jahren Fuß. Die Einschränkungen des Versailler Vertrages hinsichtlich der Militärfliegerei in Deutschland sorgen auch für „einen Anfang im Kleinen“. Bekannt-

lich ändert sich dies mit der Machtergreifung Hitlers und der Enttarnung der bis dahin im Geheimen aufgebauten deutschen Luftwaffe 1935 und Rechlin wird als „Erprobungsstelle der Luftwaffe“ zu einem zentralen Punkt der deutschen Luftrüstung.

Nach dem Kriegsende 1945 liegen die Plätze der Erprobungsstellen in der sowjetisch besetzten Zone Deutschlands und die Anlagen werden von der Roten Armee, später von den sowjetischen Luftstreitkräften übernommen. Und so bleibt es bis zum Abzug der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland im Jahr 1993. Im selben Jahr wird auch der Verein „Luftfahrttechnisches Museum Rechlin e. V.“ gegründet, das Museum selbst öffnet am 1. August 1998 seine Pforten für Besucher. Das große Museumsfest im August 2019 lädt zu einem Rundgang und zu einer aktuellen Bestandsaufnahme ein.

Auf in die Mecklenburger Seenplatte

Das Luftfahrttechnische Museum Rechlin, so der offizielle Name, liegt im heutigen Ortsteil Rechlin Nord, nahezu direkt am Ufer der Müritz.

Von Berlin (Bezugspunkt: Berlin Tegel) aus ist es in knapp zwei Stunden Fahrt zu erreichen. Es eignet sich somit für einen Tagesausflug aus Berlin kommend – wer den Besuch allerdings auf diese Weise plant, verpasst die Gelegenheit, die Schönheit der Müritz und der Mecklenburger Seenplatte mit in seinen Besuch einzubauen.

Die umliegenden Ortschaften wie Mirow, Röbel/Müritz und Waren/Müritz bieten ausreichend Übernachtungsmöglichkeiten und Attraktionen jenseits der Luftfahrt.

Das Museum selbst befindet sich im Bereich der ehemaligen „Gruppe Nord“ der Erprobungsstellen der Luftwaffe.

Diese waren weitaus weitläufiger in dem umliegenden Gelände verteilt, als vielen heute bewusst ist: Rechlin – das waren zu Zeiten der Erprobungsstellen die „Gruppe Nord“ im heutigen Rechlin-Nord, die „Gruppe West“ im heutigen Rechlin, die „Gruppe Ost“ mit dem Rollfeld Roggentin sowie die „Gruppe Süd“ am Nordrand des Flugplatzes Rechlin-Lärz sowie dieser Platz selbst.

Das Luftfahrttechnische Museum Rechlin

Das Museum selbst verfügt heute über ausreichend Parkplatzkapazität direkt im Bereich des Haupteingangs. Der Eingangstrakt selbst entspricht der ehemaligen Hauptwache der „Gruppe Nord“, bis auf die neue Halle nutzt das Museum die ursprünglichen, natürlich sanierten, Bauten der ehemaligen Erprobungsstelle.

Wendet man sich nach dem Einlass und einem kurzen Besuch im Museums-Shop nach rechts, gelangt man in den Innenbereich des U-förmig angeordneten Altbaus.

Hier finden sich – leider der Witterung ausgesetzt und entsprechend „mitgenommen“ die Großexponate aus der Nachkriegszeit.

An Strahlflugzeugen sind vertreten: eine MiG 21 der sowjetischen Streitkräfte, eine MiG 23 der Streitkräfte der „Deutschen Demokratischen Republik“ sowie eine Suchoi Su-22.

Das kleine Areal neben der neuen Halle (auf die wir später zu sprechen kommen) dient den Hubschraubern des Museums als „Land-deplatz“.

Eine Mil Mi 2, eine Mil Mi 8T sowie der Kampfhubschrauber Mil Mi 24P stehen heute friedlich vereint auf dem Gelände.

Der „Hind“ – so der NATO Codename für die Mi 24 – zeugt von der bewegten Geschichte der 1990er Jahre: er zeigt sowohl das Abzeichen der „Deutschen Demokratischen Republik“ als auch die Kennung „96+43“ der Bundesluftwaffe.

Gleichzeitig zeugt die Maschine vom Stellenwert des Museums: es handelt sich hier nicht um ein kleines, lokal isoliertes Projekt, sondern um ein inzwischen national und international anerkanntes Luftfahrtmuseum mit hervorragender Führung und qualitativ hochwertigen Exponaten sowie einer soliden nationalen und internationalen Vernetzung: die Mil Mi 24 ist eine Leihgabe des Militärhistorischen Museums der Luftwaffe in Berlin-Gatow.

Doch Rechlin – das sind nicht nur Flugzeuge. Für viele Besucher überraschend, zeigen sich im Innenhof ebenso wie in den Ausstellungsgebäuden selbst, immer wieder auch Exponate aus dem Bereich Schifffahrt. So steht – ganz prominent, da aufgrund seiner Größe unübersehbar – ein Torpedoschnellboot im Zentralbereich der Außenausstellung.

Das „Kleine Torpedoschnellboot“ KTS 925 ist eine Leihgabe des Wissenschaftlichen Instituts für Schifffahrts- und Marinegeschichte Hamburg und ist eines der letzten vier verbleibenden Boote dieser Klasse.

Neben einem ebenfalls ausgestellten kleineren Grenzsicherungsboot dürfte die aus den Karosserie-Teilen zweier Trabant zusammengesetzte „Trabitanic“ eher zum Schmunzeln einladen. Das Exponat zeigt aber auch: gelebte und gezeigte Geschichte muss nicht trocken und durchweg „bierernst“ sein.

Ausstellung Erprobungsstelle

Hat der Besucher den Innenhof passiert, bietet sich der Beginn eines Rundgangs durch den angrenzenden bereits genannten U-förmigen Bau Backsteinbau an, bevor man sich der neu gebauten Halle zuwendet.

Betrifft man das Gebäude, wird einem erst einmal klar, mit welch beschränkten räumlichen Mitteln das Museum arbeiten muss bzw. vor dem Bau der neuen Halle musste.

Im Innenraum trifft der Besucher zunächst auf die Anfänge der Luftfahrt in Berlin – hier steht eine Fokker D.VII, ein Jagdflugzeug aus den Tagen des Ersten Weltkriegs.

Die Fokker D.VII zählte zu ihrer Zeit zu den besten Jagdflugzeugen des Krieges, mehr als 750 Maschinen dieses Typs wurden gebaut. Der Respekt der Sieger vor diesem Flugzeugtyp war derart groß, dass es explizit im Waffenstillstandsabkommen erwähnt wird: alle Maschinen des Typs müssen entweder an die Alliierten übergeben werden oder sind zu vernichten.

Die Fokker D.VII des Museums ist ebenfalls eine Leihgabe des Militärhistorischen Museums der Luftwaffe, es handelt sich um einen liebevoll gestalteten Nachbau im Maßstab 1:1.

Ebenfalls aus Berlin-Gatow stammt der neben der Fokker von der Decke hängende Schulgleiter SG 38, wahrscheinlich das am weitesten verbreitete Segelflugzeug in der Ausbildung der späten 1930er Jahre in Deutschland.

Schon dieser erste Raum zeigt auch die kontinuierliche Entwicklung des Museums – der Förderverein sorgt auf Basis seiner ehrenamtlichen Mitarbeiter und den allein aus den Eintrittsgeldern und Spenden finanzierten Ausbauten dafür, dass sich das Museum nicht bequem mit einem „Ist-Zustand“ abfindet, sondern dem Besucher eine sich entwickelnde und wachsende Ausstellung bieten möchte.

Mein letzter Besuch im Museum vor dem angesprochenen Museumsfest war 2016 – zu dem Zeitpunkt war die neue Halle nicht verfügbar und der die SG 38 teilte sich den kleinen Ausstellungsraum mit einem Teilnachbau einer Junkers F 13.

Der Teilnachbau der F 13 ist inzwischen umgezogen – die Fokker D.VII ist hinzugekommen und der Platz ist heute „freizügiger“ und lädt zum Betrachten der Exponate aus allen Blickwinkeln ein.

Der nächste sich dem Besucher öffnende Raum ist ein Paradebeispiel für den Ansatz des Museums, nicht die Technik in den Mittelpunkt zu stellen sondern Technik immer mit dem Faktor „Mensch“ zu verknüpfen.

Kein Flugzeug, kein Motor, keine Bordwaffe entsteht von sich aus und wird durch sich selbst betrieben – es sind immer Menschen mit ihren persönlichen Geschichten, Entwicklungen, Schicksalen, die die technologische Entwicklung vorantreiben und beeinflussen:

Otto Lilienthal flog nicht, weil es „technisch interessant“ war – er flog, weil es sein Traum war.

Gustav Weißkopf flog nicht, weil er damit reich werden konnte – er wollte die Welt von oben betrachten.

Und so könnte man noch viele weitere bekannte und unbekannte Namen aufzählen – nicht alle davon Flugzeugführer. Und einigen davon kann man durch die Ausstellung in Rechlin auch persönlicher nahekomen.

So widmen sich Teile der Ausstellungsstücke aber auch der Hinweistafeln an den Wänden einzelnen Personen oder ganz im Allgemeinen dem Leben und Arbeiten in Rechlin zur Zeit der Fliegerei.

Und natürlich immer wieder die Technik – auch wenn andere Museen größere Sammlungen haben mögen – auch Rechlin glänzt mit Antriebsaggregaten, Flugzeugen und Flugzeugmodellen sowie Werkzeugen und Bordinstrumenten.

Vom BMW 132 A Sternmotor über den Daimler-Benz DB 605 Reihenmotor und dem imposanten DB 610 Doppel-V-Motor (der eigentlich nichts anderes als zwei gekoppelte DB 605 ist) bis zum in Teilen erhaltenen Jumo 004 Strahltriebwerk zeigt sich auch die Palette der Triebwerksentwicklung zu Zeiten der Erprobungsstelle durchgängig und eindrucksvoll präsentiert.

Eine Sonderstellung mag der BMW 801TS des Museums einnehmen. Das leistungsgesteigerte Triebwerk mit seinen 2.000 PS war aller Wahrscheinlichkeit nach in einem deutschen Jagdflugzeug, einer Fw 190 A-9 des Jagdgeschwader 11, verbaut und blieb nach dessen Notlandung im Mai 1945 über Jahrzehnte „verschollen“. Heute steht er – gründlich gereinigt und saniert – unter den Ausstellungsstücken.

Die vorhandene Ausstellungsfläche optimal zu nutzen bedeutet auch, Kompromisse schließen zu müssen. Erschwerend kommt hinzu, dass von vielen Flugzeugen aus der Zeit der Erprobungsstelle Rechlin entweder keine Exemplare mehr existieren oder die wenigen Originale über die Museen dieser Welt verteilt sind, oft auch im Ausland.

Ein Beispiel ist die Focke-Wulf Fw 189



Von oben nach unten: Junkers F13 und der offene Flugzeugführerraum der Maschine, Teilnachbauten Bf 109 G-6 und Arado Ar 234, Bugspitze Me 262

(Alle Fotos: © Andreas Zapf)





Mi 24P (oben links) und Mi 8T

(Alle Fotos: © Andras Zapf)



„Uhu“ – ein Nahauflärer der Luftwaffe, von dem insgesamt mehr als 800 Exemplare gebaut wurden. Heute existiert keines mehr davon – sehen wir mal von einem Ende der 1980er Jahre geborgenen und immer noch nicht restaurierten Exemplar ab.

Was also tun als Museum – und hier fängt fast schon eine „Glaubensfrage“ an: stellt man als Museum „Nachbauten“ oder „mit Originalteilen angereicherte Nachbauten“ aus? Oder stellt man lieber nicht aus, weil das Exponat kein Original wäre?

Es sei dem Leser überlassen, sich seine eigene Meinung zu bilden – das Museum in Rechlin hat sich auf jeden Fall für die Ausstellung von Nachbauten entschieden und aus meiner persönlichen Sicht liegt es damit richtig: ein Stück Geschichte nicht zeigen zu können, weil keine Originalteile oder nicht ausreichend Originalteile vorhanden sind, nimmt der interessierten Öffentlichkeit die Möglichkeit, sich diesem Teil der Geschichte durch mehr als nur Zeichnungen und Fotos zu nähern. Wichtig dabei ist es, den Besucher über die Tatsache zu informieren, dass hier ein Modell – gegebenenfalls auch ein in Einzelheiten „annäherungsweise gestaltetes Modell“ – gezeigt wird, aber genau dies tut das Museum in vorbildlicher Weise.

Doch zurück zur Ausstellung: der Nachbau einer Focke-Wulf 189 – genauer gesagt: des Rumpfmittelstücks – ist ebenso vorhan-

den wie der Cockpit-Nachbau einer Junkers Ju 388.

Ein weiteres Modell – dennoch ein Glanzstück – ist der Teilnachbau einer Focke-Wulf Ta 154 „Moskito“. Die ausgestellte Nachtjäger-Variante wird heute von vielen als „Holzflugzeug“ und „Fehlschlag“ belächelt – die Bewertung ist aus meiner Sicht jedoch nicht wirklich gerechtfertigt.

Richtig ist, dass die Ta 154 nicht wirklich zum Einsatz gekommen ist, da das Projekt bereits zuvor vom Reichsluftfahrtministerium gestoppt wurde. Einige wenige Maschinen sind vereinzelt Einsätze im Rahmen ihrer Verwendung durch das Nachtjagdgeschwader 3 geflogen. Ob sie einen deutlichen Beitrag zur deutschen Nachtjagd hätte liefern können, lässt sich aus diesem Grund nicht wirklich belegen – weder in die eine noch in die andere Richtung.

Der nächste Raum des Museums ist – neben großformatiger Landkarte und Luftaufnahme der Erprobungsstellen Rechlin – einem dominanten Einzelexponat vorbehalten: eine Messerschmitt Bf 109 G-2 des Jagdgeschwaders 27 im Afrika-Tarnanstrich.

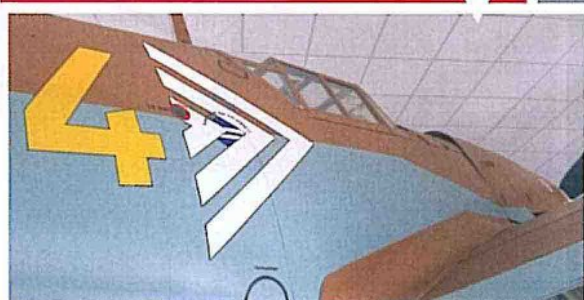
Die Maschine ist kein Original – sie ist aber auch kein Nachbau. Stattdessen entsteht das Flugzeug in den 1950er Jahren in Spanien als HA-1112. Sie fliegt zunächst im Dienst der spanischen Luftwaffe und geht dann an das Luftwaffenmuseum Uetersen, wo sie durch Motoren-umrüstung und andere Änderungen auf den

Zustand einer deutschen Bf 109 G-2 zurückgebaut wird. 1995 geht die Maschine dann an das damalige Luftwaffenmuseum Berlin-Gatow, wird in den Farben des Gruppenkommandeurs der II./JG 27 in Afrika „umgetarnt“ und steht heute als Leihgabe des Militärhistorischen Museums Berlin-Gatow in Rechlin.

Die Tatsache, dass die Maschine „aufgebockt“ steht, ist Vor- und Nachteil zugleich: obwohl man dem Exponat sehr nahe kommt, bleibt dem Besucher die Oberseite der Maschine „verborgen“. Zumal der umgebende Raum begrenzt ist, man also nicht durch Abstand den Blickwinkel verändern kann. Dafür kommt man aber in den Genuss der sonst eher verborgenen Unterseite der Tragflächen mit den Fahrwerksschächten und Kühler-einlässen. Alles hat seine Vor- und Nachteile und ob der Raum wirklich die Gelegenheit für eine kleine Besucher-Plattform hätte, ist fraglich. Erfreuen wir uns also an der Tatsache, dass der meistgebaute deutsche Jäger im Museum präsent ist und hoffen wir, dass die Maschine vielleicht eines Tages „Gesellschaft“ durch eine Focke-Wulf 190 bekommt. Dann wären die beiden meistgenutzten deutschen Jagdflugzeuge gleichermaßen präsent.

Im nächsten Raum wartet dann das „Jet-Zeitalter“. Ausgestellt ist der Nachbau des Führerraums einer Arado Ar-234. Dieser Flugzeugtyp war der erste einsatzfähige und auch tatsächlich zum Einsatz gekommene

Die Messerschmitt Bf 109 G-2 im Museum in Rechlin. Bei der Maschine handelt es sich um eine „rückgebaute“ spanische HA-1112, die als Leihgabe des Militärhistorischen Museums Berlin-Gatow ihren Weg an die Müritz gefunden hat.



strahlgetriebene Bomber und Aufklärer der Welt.

Wiederum stehen wir vor einem (Teil-)Nachbau. Wiederum stellt sich die Frage nach der Alternative: die weltweit einzig erhaltene Arado Ar 234 steht im National Air and Space Museum in Washington D.C. Dort ist sie zwar einem breiten Publikum zugänglich, aber eine Reise in die USA ist nicht jedem möglich und finanziell sicher auch etwas anderes als ein Besuch in Rechlin. Betrachtet man also die Alternativen, ist die Ausstellung eines Teilnachbaus zwar kein Vergleich mit dem „Original“ – aber dennoch eine Bereicherung für den Besucher.

Das zweite Ausstellungsstück im Raum, das sofort das Auge des Betrachters auf sich zieht, ist der Nachbau einer Messerschmitt Me 262.

Das Modell ist ebenfalls eine Leihgabe des Militärhistorischen Museums in Berlin-Gatow und verfolgt mit seiner Konzeption ein gänzlich anderen Ansatz als den eines „originalgetreuen Nachbaus“.

Das aus Holz gefertigte Grundmodell der Maschine ist in einfachem Grau lackiert und ohne irgendwelche Hoheitsabzeichen ausgestellt. In Teilen wurden Originalstücke einer Me 262 verbaut, die aus Bodenfinden in Süddeutschland stammen. So zeigen sich die Bugnase und Teile der Turbinen deutlich abgesetzt von den „nachgebauten“ Teilstücken, zusätzlich vermittelt die teilweise transparente Beplankung der Maschine einen guten Eindruck vom „Innenleben“ – es wird sichtbar, was sonst eigentlich verborgen wäre.

Damit endet der Ausstellungsbereich zum Thema Erprobungsstelle der Luftwaffe – der nächste Raum ist dem damaligen Gegner und seinen Flugzeugbesatzungen gewidmet. Dem Besucher präsentieren sich im wahrsten Sinne des Wortes „Bruchstücke“ einer britischen Handley Page Halifax, die im Jahr 1942 durch einen deutschen Nachtjäger unweit von Bremen abgeschossen wurde.

Sechs der sieben Besatzungsangehörigen kommen ums Leben, einer geht in Kriegsgefangenschaft. Auch das gehört – bei aller Begeisterung für die reine Technik – zum Lehrauftrag eines Museums: grade, wenn es um kriegerische Auseinandersetzungen geht, bedeutet die Technik auch immer Mittel zum Kampf, der konsequent auch den Tod von Menschen auf allen Seiten mit sich bringt.

Dies zu verschweigen, hieße, den historischen Kontext einer solchen Ausstellung zu verfälschen. Man darf sich an der Technik und den ausgestellten Stücken erfreuen – aber die Perspektive sollte man stets im Blick behalten.

Doch wie eingangs bereits erwähnt, ist Rechlin nicht nur Luftfahrt – ein wichtiger Teil der Geschichte geht auch an den einst größten Arbeitgeber der Region, die Schiffswerft Rechlin.

Diesem Aspekt der Rechliner Geschichte trägt das Museum nicht nur mit den bereits erwähnten Exponaten im Freigelände Rechnung – auch die letzten Räume der Ausstellungshalle widmen sich dem Thema. Und so werden wir nochmals an den kleinen Booten

und Modellen aus dem Bereich der Schifffahrt vorbeigeleitet, bevor wir nach einem kleinen Abstecher über den Innenhof noch einen Blick auf die Sammlung von Exponaten zur Geschichte der sowjetischen Fliegerei werfen können.

Die kleine Sammlung befindet sich im nordwestlichen Teil des U-förmigen Altbaus und beherbergt eine liebevoll zusammengestellte Kollektion von Ausstellungsstücken, die sich mit Ausrüstung und Aufgaben der in Rechlin stationierten sowjetischen Fliegerkräfte beschäftigt.

Vor drei Jahren hätte mein Rundgang hier geendet – im Jahr 2019 liegt ein letzter Höhepunkt des Rundgangs aber noch vor mir: die neu erbaute Ausstellungshalle.

Der Neubau wurde nötig, weil das Museum ein „Luxus-Problem“ hatte: die vorhandenen Flächen reichten nicht mehr aus, die verfügbaren Exponate ausstellen zu können geschweige denn die angemessenen präsentieren zu können.

Und so entsteht ab 2016 auf 55 Metern Länge und 24 Metern Breite eine knapp 1.300 m² große neue Ausstellungsfläche. Heute beherbergt sie einige der Glanzstücke des Museums.

Dabei ist der Neubau in zwei Bereiche eingeteilt – der kleinere von beiden ist den Flugzeugen des Ersten Weltkriegs und der Zeit zwischen den Kriegen vorbehalten.

Eine Ettrich Taube hat unter dem Hallendach ihre neue Heimat gefunden – zumindest als Modell-Nachbau im Maßstab 1:1.

Ebenso steht eine Siemens Schuckert D.III – ebenfalls ein Nachbau – in der Ausstellung. Die Maschinen dieses Typs kamen erst gegen 1917 zum Fronteinsatz, konnten sich dort aber im Einsatz bewähren, bis sie durch modernere Muster ersetzt wurden.

Nicht fehlen darf natürlich die Fokker DR.I. Auch dieser Flugzeugtyp kommt erst 1917 zum Einsatz und das auch nur in relativ geringer Zahl – in roter Farbe abgestrichen, würde die Maschine jedoch jener des „Roten Barons“, Manfred von Richthofen, entsprechend und somit vielerorts „das“ Symbol für die Jagdfliegerei des Ersten Weltkriegs darstellen.

Dieser Zeitraum der Fliegerei wird dann durch die Ausstellungsstücke Fokker E-III und Junkers D1 komplettiert.

Bleibt noch zu erwähnen die Junkers F13, ein frühes Verkehrs- und Frachtflugzeug, das nach dem Ersten Weltkrieg in Ganzmetallbauweise entwickelt wurde. Eine kleine Besucherplattform lädt zur Besichtigung des offenen Cockpits ein – die Annehmlichkeiten einer ge-



Von oben nach unten: Junkers D1, Siemens-Schuckert D.III, Fokker DR.I, Fokker D-VII

schlossenen Kabine blieben Passagieren und Fracht vorbehalten.

Wechseln wir nun in den größeren Teil der neuen Halle. In der Halle untergebracht sind nun die MiG 17F des Museums sowie das Schnittmodell der MiG 21 PFM. Beide Exponate fallen thematisch in den Bereich der sowjetischen Fliegerei bzw. der Luftstreitkräfte der „Deutschen Demokratischen Republik“.

Der Blickfang der Halle jedoch sind zwei andere Exponate – beginnen wir mit dem Nachbau der Dornier Do 335. Die Maschine wurde zumindest in weiten Teilen als Do 335 B-2 aufgebaut, steht heute jedoch noch ohne ihre Tragflächen und Hauptfahrwerk in der Halle.

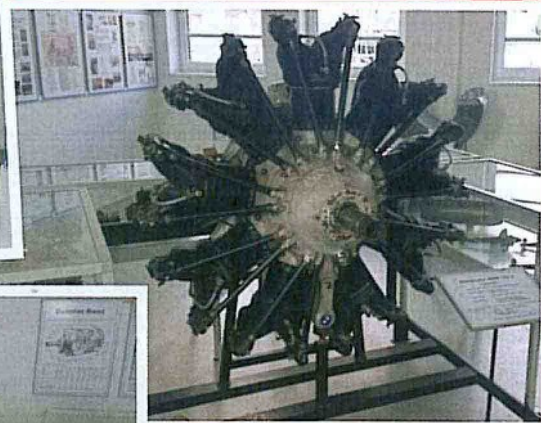
Das Konzept der Dornier Do 335 ist zur damaligen Zeit revolutionär: sie wird von zwei Daimler-Benz DB 603 Motoren angetrieben und verfügt sowohl über einen (konventionel-



Reste einer Iljushin IL 2 Sturmovik



Triebwerke aller namhaften Hersteller:
BMW 801-TS, BMW 132A



DB 610

und zwei sowjetische
Strahltriebwerke



len) Zug-Propeller als auch einen am Heck angebrachten Schub-Propeller.

Darüber hinaus weist die Dornier Do 335 ein Bugfahrwerk auf, weicht also vom Konzept der „Taildragger“ in den 1930er und 1940er Jahren deutlich ab, eine Tatsache, die natürlich auch dem am Heck angebrachten Propeller geschuldet ist.

Mit geschätzten 770 km/h Höchstgeschwindigkeit wäre die Maschine wahrscheinlich das schnellste serienmäßig gebaute Kolbenflugzeug der Welt. Das Ausstellungsstück wird im Laufe des Jahres 2019 noch um seine Tragflächen und somit auch um sein Hauptfahrwerk ergänzt und wird dann das neben dem ebenfalls in Washington D.C. ausgestellten Original mit der Werknummer 240 102 einzige Modell seiner Art weltweit sein. Wiederum zeigt sich: ein ordentlich gefertigtes Modell ist zwar kein Original, es kann aber dennoch auf eindrucksvolle Weise die

Entwicklung in der Luftfahrt repräsentieren.

Ganz nebenbei bemerkt wird die Do 335 ein imposantes Ausstellungsstück werden: mit einer Länge und einer Spannweite von jeweils knapp unter 14 Metern und einer Höhe von knapp 5 Metern werden sich die Fotografen schwertun (kleiner Tipp am Rande: wenn die Ausstellungsstücke in der Halle so verteilt bleiben, wie sie momentan stehen, sollte der Aussichtspunkt von der Treppe an der Gotha P.60C in Erwägung gezogen werden).

Was uns auch direkt zum zweiten Glanzstück in der Halle bringt, die eben erwähnte Gotha Go P.60C. Während die Dornier Do 335 tatsächlich gebaut und geflogen wurde, wenn auch nicht im Einsatz, erreichen wir mit der Go P.60C den Bereich des „was wäre, wenn“: die Maschine existiert 1945 nur als Entwurf auf dem Papier, das Flugzeug ist niemals gebaut geschweige denn geflogen worden.

Darüber hinaus weist der Entwurf einige

Ansätze auf, die zwar als „innovativ“, jedoch nie realisiert angesehen werden dürfen.

Zum einen fallen an der Maschine die beiden übereinanderliegenden Triebwerke auf – eine Konstruktion, die für ein zweistrahliges Flugzeug so nie umgesetzt wurde. Sie hätte auf dem Reißbrett und in der Theorie die Stabilität um die Längsachse, den Luftwiderstand, und wahrscheinlich auch die Rollrate optimieren sollen.

Auch die Unterbringung der Besatzung – insgesamt drei Mann – wäre im besten Fall „ungewöhnlich“ gewesen: während der Flugzeugführer noch normal in seinem Flugzeugsführerraum gesessen hätte, wären Bordfunker und Bordschütze jeweils liegend in den Flügelwurzeln links und rechts untergekommen. Zwar gab es Gründe für diese Anordnung, sie mutet aber aus heutiger Sicht eher fremdartig an.

Bleibt die Frage zu klären, warum sich ein Museum mit einem Flugzeug – noch dazu im Maßstab 1:1 – „belastet“, das es so nie gegeben hat?

Eine Antwort kann durchaus sein: „Es sollte nicht, ein solches Flugzeug hat es nie gegeben.“

Vielleicht sollte man grade aber in Rechlin ein wenig offener sein. Ja, die Go P.60C ist nie über das Reißbrettstadium hinausgekommen, der Krieg endete, bevor es dazu kommen konnte.

Aber sie ist gleichzeitig ein „real existierendes Projekt“ gewesen und grade in den Erprobungsstellen der Luftwaffe hat man viele revolutionäre Projektideen vom Reißbrett in die Luft abheben sehen. Insofern folgt das Museum nur logischerweise dem Ziel derer, die einst von Rechlin aus geflogen sind: durch das Testen und Erliegen neuartiger Maschinen die Spreu vom Weizen zu trennen und die Luftfahrt in neue Dimensionen voranzutreiben.

Das dies im Zeichen eines Weltkrieges geschehen musste, ist das traurige Schicksal aller neuen Erfindungen: eignen sie sich auch nur im Geringsten dazu, in einer militärischen Auseinandersetzung Vorteile zu bringen, werden sie auch dort zum Einsatz gebracht – und umgekehrt: herrscht Krieg, setzt man alles daran, den Gegner durch technologischen Fortschritt zu übertrumpfen.

Beenden wir unseren kurzen „virtuellen“ Rundgang durch das Museum in Rechlin: neben den beiden MiGs, der Do 335 und der Go P.60C wird auch noch das Thema „Lastensegler“ angeschnitten, das Modell eines DFS 230A Lastenseglers ist ausgestellt, wiederum eine Leihgabe aus Berlin-Gatow. Nur als Gitterrahmen ohne Rumpfverkleidung steht direkt daneben eine Gotha Go 242C, ebenfalls ein Lastensegler, der bereits über eine Transportkapazität von etwas über 3 Tonnen verfügte.

Am Ende des Rundgangs

Damit sind wir am Ende unseres „virtuellen“ Rundgangs durch 100 Jahre Geschichte der Fliegerei an der Müritz. Wir verlassen das Museum auf dem gleichen Weg, auf dem wir auch eingelassen wurden – durch die ehemalige Hauptwache der „Gruppe Nord“ der Erprobungsstelle der Luftwaffe in Rechlin.

Was bleibt, ist die Frage: „Was haben wir da gesehen und was bedeutet es für uns?“

Der erste Teil ist einfach: wir haben ein in weiten Teilen der Luftfahrt gewidmetes Museum gesehen, das den Vergleich zu den viel größeren nationalen und internationalen Mu-

Aufnahme aus dem Außenbereich des Museums mit der MiG 23 „Flogger“ links und der MiG 21 „Fishbed“ im Hintergrund. Die MiG 23 stammt aus den Beständen der Luftstreitkräfte der „Deutschen Demokratischen Republik“, die MiG 21 wurde von der polnischen Luftwaffe geflogen.





(Alle Fotos: © Andreas Zapf)

▲ Drei Nachbauten zeigen den Stand der deutschen Luftrüstung am Ende des Krieges: die Gotha P.60C, die Focke-Wulf Ta 154 sowie die imposante Dornier Do 335 (Titelbild) ▼▶



seen (mit denen es oft im Austausch, wenn nicht sogar in Kooperation steht) nicht scheuen braucht.

Selbstverständlich sind die Sammlungen im Technik-Museum Berlin, im Militärhistorischen Museum in Berlin-Gatow und im Technischen Museum München umfangreicher. Sie sind aber auch unpersönlicher und sie sind „anonymer“: dem Museum in Rechlin gelingt es immer wieder, den Menschen in Bezug zur ausgestellten Technik zu setzen – sei es durch ergänzende Ausstellungsinhalte oder persönliche Schilderungen.

Darüber hinaus ist natürlich auch zu bedenken: das Museum trägt sich mit Ausnahme weniger Fördermaßnahmen selbst, Betrieb und Ausbau werden aus den Besuchereinnahmen und Spenden finanziert.

Alle Mitarbeiter des Museums sind ehrenamtliche Mitarbeiter, die in den meisten Fällen ihren regulären Berufen nachgehen müssen, Familien haben und für die die Arbeit im und am Museum somit eher „Berufung“ als „Beruf“ ist.

Wie viel an ehrenamtlicher Arbeit und Engagement der Mitarbeiter in das Museum fließt, zeigt auch die begonnene Restauration der mitunter arg mitgenommenen Exponate im

Außenbereich: alleine die Wiederherstellung der MiG 17F hat den Verein zwei Jahre gekostet – das nächste große Restaurations-Projekt steht mit dem Mi Mi 2 bereits vor der Tür.

All das trägt dazu bei, dass mit dem Luftfahrttechnischen Museum in Rechlin ein kleines aber sehr feines Museum an der Müritz entstanden ist, das für Luftfahrtinteressierte auf jeden Fall einen Besuch wert ist – schon gar, wenn man die Schönheit der Region gleichfalls zu einem Ferientaufenthalt oder verlängertem Wochenende nutzen möchte. Hier gibt es also ganz klar eine „Besuchsempfehlung“!

Die zweite eingangs gestellte Frage ist etwas schwieriger zu beantworten: was bedeutet ein Museum wie dieses?

Zunächst einmal – und das muss ausdrücklich klargestellt werden – haben wir kein Museum vor uns, das Krieg und Militärliegerei verherrlicht. Stattdessen haben wir eine Ausstellung, die das Thema sensibel angeht, sich aber auch traut, Geschichte so zu zeigen, wie sie war.

Erster Weltkrieg, Zweiter Weltkrieg, die Teilung Deutschlands, die „Deutsche Demokratische Republik“ – mancher würde das heute gerne vergessen und im Dunkel der Ge-

schichte verschwinden lassen.

Freuen wir uns also, dass es hier eine Ausstellung gibt, die sich dieser Themen und vor allem auch den dunklen Seiten der Themen annimmt und das beste Beispiel dafür habe ich mir für den Schluss aufgehoben:

Die Ausstellung zeigt sowohl ein „Reichenbergergerät“ – eine Fieseler Fi 103 – als auch eine Focke-Achgelis FA P-1.

Die Fi 103 ist in der unbemannten Version als „V1“ bekannt, die bemannte Version sollte als Selbstopfer-Waffe Verwendung finden.

Ebenso verhält es sich mit der FA P-1 - die als „bemannte Raketenbombe“ konzipierte Selbstopferwaffe zeigt die letzten verzweifelten Überlegungen einiger Weniger, die unabwendbare Niederlage eines menschenverachtenden Regimes zu verhindern oder wenigstens zu verzögern.

Glücklicherweise kommt keine der beiden Ideen zum Einsatz – teils, weil der Krieg bereits vorüber ist, teils, weil sich gegen Einsätze dieser Art bei den allermeisten Militärs konsequenter Widerstand formiert.

Was nicht darüber hinwegtäuschen darf, dass es Überlegungen dieser Art in der Tat gegeben hat.

Und somit lässt sich auch die Frage nach dem Sinn oder Unsinn einer solchen Sammlung klären: bei aller Technikbegeisterung – nur wer die Vergangenheit kennt, kann ihre Fehler für die Zukunft vermeiden. Wer sie verleugnet oder ignoriert, läuft Gefahr, sie zu wiederholen. Und da kann einem eine sorgfältige geführte und sensibel ausgerichtete Sammlung wie diese nur helfen. **Andreas Zapf**



Der Lastensegler des Typs DFS 230 dient bereits zu Anfang des Zweiten Weltkrieges den deutschen Luftlandetruppen als Transportmittel. Unter anderem kommen Flugzeuge dieses Typs im Westfeldzug bei der Eroberung des Forts Eben-Emael sowie bei der Invasion Kretas zum Einsatz.