

Ein letztes Stück Rumpf «152»

Nach all den abenteuerlichen Wendungen, die der DDR-Flugzeugbau genommen hatte, erscheint es wie ein Wunder, dass ein Rumpf der 152 die vielen Jahre überlebt hat. Von den längst vergessenen vier NVA-Rümpfen fand sich nach der Übernahme

des Flughafens Rothenburg durch die Bundeswehr 1992 ein halb in die Erde eingegrabener Flugzeugrumpf, auf dessen Typenschildern deutlich "VEB Flugzeugwerke Dresden" und die Werknummer "11.152-011" zu lesen stand.

Mit dem absoluten Ende des Flugzeugbaus in der DDR am 30. Juni 1961 begann sich sogleich eine Aura von Geheimhaltungskult, Geheimniskrämerei, Angst und ein Unterbinden jeglicher "Fehlerdiskussionen" über den untergegangenen Industriezweig auszubreiten.

Mit einem Schlag hatte es plötzlich keinen Flugzeugbau und auch keine 152 gegeben. Im Laufe der Jahre geriet vieles in Vergessenheit. Nur die 1961 ausgelagerten 152-Rümpfe nicht. Noch 1984 erinnerte man sich im Zuge einer "Buntmetall-Beschaffungsaktion" ihrer. Von irgendeiner Sonderkommission erging der Befehl, die verbliebenden Rümpfe in Marxwalde, Berlin-Schönefeld und Rothenburg der Buntmetallerfassung zuzuführen. Die beiden Rümpfe in Marxwalde und der V2-Rumpf in Schönefeld ereilte das späte Schicksal der Verschrottung. Nur der eine Rumpf in Rothenburg wurde nicht verschrottet, weil, wie erzählt wird, der Kommandeur des Flugplatzes im Urlaub war und der Befehl deshalb einfach liegen blieb.

Als dann zwei Jahre nach der Wende die Bundeswehr in Rothenburg einrückte, fand sie den eigenartig anmutenden und im Sand eingegrabenen Rumpf vor. Da man mit dem Rumpf nichts anzufangen wusste, sollte er dem Luftwaffenmuseum Appen übergeben werden. Doch der Museumsverein in Rothenburg und das Dresdner Verkehrsmuseum wollten das Häufchen Unglück für sich haben. Das Sächsische Landesamt für Denkmalschutz



Der restaurierte Rumpf der 152 011 wurde am 8. Juni 2001 aus den Elbe Flugzeugwerken (Bild) in das neue Terminal des Flughafens Dresden überführt.

erklärte den Restumpf zum technischen Denkmal und stellte das gute Stück am 1. Juni 1992 unter seinen Schutz. Und weil nun der herrenlose Rumpf einen Eigentümer benötigte, erklärte man das Verkehrsmuseum Dresden dazu.

Wie sich herausstellte, war dies ein Glücksgriff für den arg ramponierten Rest-

rumpf, denn nur im Dresdner Raum waren jene Enthusiasten auffindbar, die der letzten übrig gebliebenen Flugzeugzelle der 152 ein "menschenwürdiges Altenteil" sichern konnten. Mit dem Engagement der verzweifelten Begeisterung kümmerten sich der damalige Kustos für Luftverkehr des Verkehrsmuseums, Bernd Zibler, und



parieren zu lassen. Doch die nach der Wende eingeführte Möglichkeit der Arbeitsbeschaffungsmaßnahme war für das Ziel der Restaurierung besser geeignet. Ehemalige Flugzeugbauer aus der 152-Produktion brachten nicht nur das Wissen, sondern auch die notwendige Liebe mit, die für ein derartiges Vorhaben erst den Erfolg garantierten.

Der Rumpf befand sich nach 32-jähriger Lagerung im sauren Erdreich besonders im Bereich der Unterschale in einem erbärmlichen Zustand. Aber auch die Nut-

ten zu dieser Zeit noch "Russenbleche" aus der Rüstungskonversion der Nachwendezeit. Das waren genau jene Hautbleche, wie sie einst für die 152 verbaut worden waren. Peter Hofmann, ebenfalls ein "Alter" aus der DDR-Flugzeugbau-Ära und noch in den Elbe-Flugzeugwerken beschäftigt, fuhr hin und holte die Bleche nach Dresden. Jetzt konnte im großen Maßstab an die Restaurierung gegangen werden.

Am 1. Juni 1996 begann die erste ABM. Zu Dieter Nicolai und Klaus Mühle gesell-



besonders sein Nachfolger, Jochen Werner, um die verfahrenstechnische Abwicklung, den Rumpf in den Elbe Flugzeugwerken vor dem Verfall sichern und ihn maßvoll restaurieren zu können.

Am 9. August 1995 kehrte der 152-Rumpf von Rothenburg nach Klotzsche, seinem Geburtsort, zurück. Wieder in der Halle 22 angekommen, wurde er in die Obhut der Elbe Flugzeugwerke übernommen und dort von mehreren ABM-Beschäftigten in mehreren Jahren harter Arbeit zu fast einstufiger Schönheit zurück verwandelt.

Zunächst war geplant, den Rumpf von der Lehrwerkstatt der Flugzeugwerke re-



3 Bilder links: Der 011-Rumpf in Rothenburg 1991 (o.) und 1995 (u.)

Bild oben: Die ehemaligen Zellenbauer Dieter Nicolai und Fritz Groß an der Glättswinge, wo sie so manches Hautblech schwingvoll in Form brachten.

zung als Batterie-Ausleihstation hatte ihr Übriges dazu beigetragen: der Bug und das Heck waren abgeschnitten worden. Starker Rost hatte die Stahlbeschläge und das Verglasungsgerüst befallen.

Ab Oktober 1995 begannen Klaus Mühle und Dieter Nicolai mit der wichtigsten Arbeit, der Erneuerung der Rumpfunterchale. Im Hamburger Airbus-Werk lager-

ten sich jetzt noch Günther Bauer, Hannelore Kosak und Friedbert Röttje. Leider wurden vom Arbeitsamt die Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen immer nur für ein Jahr genehmigt. So wechselte in den nächsten Jahren oft die Mannschaft, was den Fortgang und die Qualität der Arbeit nachteilig beeinflusste. Trotz dieser bürokratischen Hürden kam der Rumpf dank