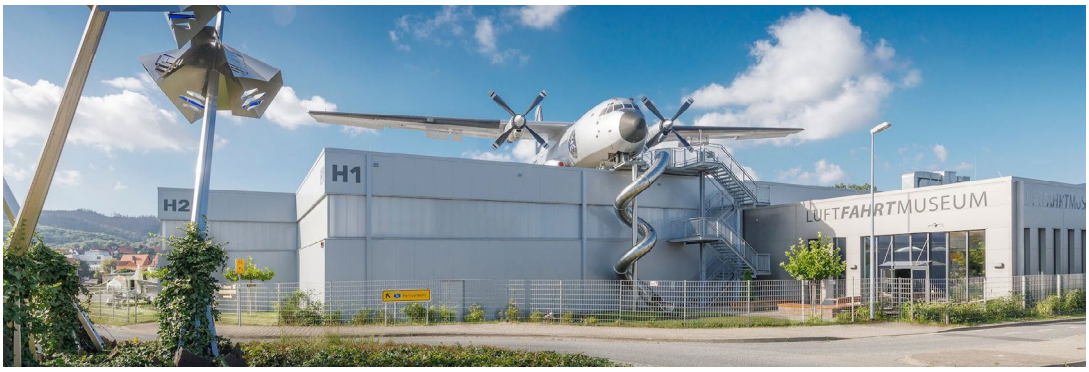

Der neue Standort der Herbst-Veranstaltung der Flugzeugteile-Börse ist das Luftfahrtmuseum Wernigerode im Harz …
Foto: Luftfahrtmuseum Wernigerode

Historisches im Luftfahrtmuseum

Dritte Flugzeugteile-Börse Wernigerode

Die traditionelle Flugzeugteile-Börse findet in Speyer seit Corona nur noch einmal im Jahr statt. Die Herbst-Veranstaltung der Reihe ist in den Norden gezogen. Dieses Jahr bin ich erstmals in den Harz gereist, um die 3. Flugzeugteile-Börse im Luftfahrtmuseum Wernigerode zu besuchen. Die Fahrt hat sich gelohnt.

Meinem Luftfahrtantiquariat gehen die Bücher aus …

Noch habe ich in meinem Antiquariat Lindbergh mehr als 4.700 Luftfahrtbücher online. Aber es mangelte an Nachschub. Da kam eine E-Mail aus Skandinavien gerade zur rechten Zeit. Aus einem Nachlass in Finnland stand eine große Sammlung Luftfahrtbücher zum Verkauf. Die Sammlung war inzwischen bei den Nachfahren des Sammlers in Schweden angekommen und suchte eine neue Heimat.
Mein Freund Ola aus Stockholm, einer der Mitbegründer der 1961 gegründeten Svensk Flyghistorisk Förening (SFF), vermittelte mir auch diesen Verkauf. Die SFF ist die Gesellschaft für schwedische Luftfahrtgeschichte mit heute 4.800 Mitgliedern.

Größtes Problem bei Bucheinkäufen aus dem Ausland sind die hohen Transportkosten. Umso glücklicher bin ich dann, wenn ein Mann wie Ola so von der Luftfahrt begeistert ist, dass er den weiten Weg auf sich nimmt, um zu einem Luftfahrt-Event in Deutschland zu reisen. Zuletzt hatte ich ihn im Mai in Speyer[1] getroffen. Nun hatten wir uns im Harz verabredet. Ola war schon mal dort gewesen, ich noch nicht. Mit meinem

1) Siehe dazu mein Artikel „Flugzeugteile-Börse Speyer“, *Pilot und Flugzeug* 2023-06

Gebot für die Bücher musste ich mich beschränken: Die Sammlung musste sowohl in Olas Auto passen als auch später in meines. So war also der Anlass für meinen Besuch zwar ein kommerzieller, aber auch einer mit hohen Erwartungen, was meine Leidenschaft für Luftfahrtgeschichte angeht.

Mittelbau-Dora – ein Abstecher in ein grausames Kapitel der Raumfahrtgeschichte

Ich bin zwar schon des Öfteren mit meiner Arrow über den Harz geflogen, war aber noch nie auf dem Landweg dort. Deshalb wollte ich die Reise nach Wernigerode auch dazu nutzen, einen historischen Ort am südlichen Rand des Harzes zu besuchen: die KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora.

Ich beschäftige mich nicht nur mit Themen der Luftfahrtgeschichte, sondern auch mit Themen der Raumfahrt. Jeder kennt Peenemünde, gerne auch die „Geburtsstätte der Raumfahrt“ genannt. Dort hatte der junge Wernher von Braun mit seinem Team die Großrakete A4 entwickelt, eine Waffe für das Heer, die später als „V2“ zu hunderten hauptsächlich Richtung England abgefeuert wurde.

Bei Kriegsende ergab sich von Braun mit vielen seiner Ingenieure den Amerikanern. Das Team konnte in den USA seine Raketenentwicklungen völlig unbelastet von der Arbeit im NS-Rüstungsbetrieb fortsetzen. Von Braun und seine Mitarbeiter waren in

In diesen Stollen wurden die V2 Raketen unter Mithilfe von KZ-Häftlingen gebaut.
Foto: Claus Bach/KZ-Gendenkstätte Mittelbau-Dora

leitenden Positionen bei der Entwicklung der Saturn V Rakete der NASA, mit der 1969 die erste Mondlandung gelang.

In den 1960er-Jahren wurde noch nicht so viel nachgefragt, was diese Männer vor 1945 gemacht hatten. Ich habe viele Biographien dieser Ingenieure gelesen und auch Bücher darüber, was damals im Harz passiert war …

In der Nacht vom 17. auf den 18. August 1943 flogen Verbände der britischen Royal Air Force erstmalig Bombenangriffe auf die Militäranlagen in Peenemünde, wo die A4 entwickelt wurde. Der Angriff führte zur Verlegung der gesamten A4 („V2“) Produktion unter Tage. Als Standort wurde der Kohnstein ausgewählt, ein Berg des südlichen Harzvorlandes nahe Nordhausen. Seit dem Mittelalter wird dort Gips und Sulfatgestein abgebaut, seit 1917 durch die BASF. Als der Abbau über Tage in den 1930er-Jahren unrentabel wurde, ging man unter die Erde und schuf mit dem Abbau auch gleichzeitig eine Stollenanlage, die der Reichswehr als unterirdisches Treibstofflager dienen sollte.

Weniger als zehn Tage nach dem Luftangriff auf Peenemünde stellte der SS-Lagerarzt im KZ Buchenwald eine erste Liste mit Häftlingen des Konzentrationslagers zusammen, die er als vermeintlich „transport- und voll arbeitsfähig“ selektiert hatte. In kürzester Zeit entstanden am und im Kohnstein Lager für die KZ-Häftlinge, die die Stollenanlage für die Rüstungsproduktion ausbauen mussten. Ende 1943 arbeiteten bereits über 10.000 KZ-Häftlinge in den Stollen. Die Anlage wurde von einer „Mittelwerk AG“ unter der Kontrolle der SS ausgebaut. Der Betrieb wurde auch „Mittelbau“ genannt.

Das größte der vielen KZ-Außenlager am Kohnstein war das Lager Mittelbau-Dora. Man geht davon aus, dass in den Lagern des Mittelbau-Komplexes 60.000 KZ-Häftlinge zur Zwangsarbeit gezwungen wurden. Die meisten beim Ausbau der Stollen, in der Produktion der V2, der V1 und von Bauteilen für Flugzeugmotoren.

Der Einsatz der V2 Rakete kostete vor allem in London und Antwerpen etwa 8.000 Menschenleben. Beim Bau der Raketen jedoch in den Stollen des Mittelwerks, in den Lagern und auf den Transporten kurz vor Kriegsende ermordete die SS nahezu 20.000 Häftlinge. Damit ist die V2 das einzige Waffensystem, dessen Produktion weit mehr Menschenleben kostete als deren militärischer Einsatz.

Die KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora ist unbedingt einen Besuch wert. Hier kann man sich den sog. Beginn der Raumfahrt einmal mit den Augen der Häftlinge ansehen.

Das weitläufige, offene Gelände des Lagers Mittelbau-Dora sieht auf den ersten Blick wie eine wunderbare Parklandschaft aus. Die Umrisse vieler ehemaliger Gebäude sind mit Kiesstreifen im Gras markiert. Zahlreiche Hinweistafeln am Wegesrand zeigen jedoch, dass das kein Golfplatz war, sondern eine unglaubliche Tötungsmaschine der SS. Ein modernes Museum und ein Dokumentationszentrum auf dem Gelände erklären die Geschichte dazu. Auch in die gigantischen Stollen kann man im Rahmen einer Führung einen Blick werfen. Den Russen ist es 1947 nicht gelungen, die Stollenanlage vollständig zu sprengen. Sie ist bis heute der größte unterirdische Komplex der Welt.

Wernigerode und der Harz

Die Fahrt durch den Harz von Nordhausen nach Wernigerode dauerte etwa eine Stunde und führte durch eine wunderschöne Herbstlandschaft. Die Wälder in allen bunten Farben und auf einem Hochplateau weitläufige Wiesenlandschaften.

Wernigerode ist ein Erholungsort am nördlichen Hang des Harzes mit heute etwa 32.000 Einwohnern. Die Altstadt ist bekannt für ihre schönen Fachwerkhäuser und das sehenswerte Rathaus. Über der Stadt thront ein Schloss, für eine Besichtigung reichte mein kurzer Ausflug jedoch nicht.

Von Wernigerode aus kann man mit der Harzer Schmalspurbahn zum Bahnhof „Drei Annen Hohne“ fahren, wo die dampflokbetriebene Brockenbahn zum Brocken abfährt. Alles wunderbar, aber mein Besuch galt diesmal ausschließlich der Luftfahrt.

Nach Ankunft in der Stadt traf ich zuerst meinen Freund Ola im Luftfahrtmuseum, wo wir die schweren Kisten mit Büchern von einem Auto zum nächsten umluden. Ola hatte einen Freund aus Stockholm mitgebracht, Lennart, Luftfahrtjournalist und ehemaliger Pilot der schwedischen Luftwaffe. Die Herren, beide über 80, hatten in der Flugzeughalle schon ihren kleinen Stand aufgebaut, wo sie am nächsten Tag Luftfahrtbücher anbieten wollten.

Am Abend verabredeten wir uns zum Essen und gingen in eines der urigen Lokale in der Altstadt. Der Spaziergang durch die Altstadt war schön. Erstaunlich, dass eine so kleine Stadt eine so große Fußgängerzone hat.

Luftfahrtgeplauder

Um 1815 Uhr saßen wir im urigen Altwernigeröder Kartoffelhaus bei Steak und Bier.

Luftbild von Wernigerode 2019 **„Wolkenkratzer“, Wikipedia**

Die Fußgängerzone von Wernigerode am Freitagabend gegen 18 Uhr. Sieht leer aus. Aber wehe, man versucht, später ohne Reservierung essen zu gegen. Die Restaurants waren brechend voll …
Schild in einem Laden in der Altstadt. Schokolade gehört einfach zu Wernigerode dazu. In den 1930er-Jahren gab es die Argenta Schokoladenfabrik. In deren Räumen wurden im Krieg von KZ-Häftlingen Teile des Jumo 004 Strahltriebwerks hergestellt. Seit 2004 gibt es wieder eine Schokoladenfabrik, eine der modernsten in Europa. Foto: Autor

Eine halbe Stunde später waren alle Tische besetzt. Wir hätten ohne Reservierung nicht später kommen dürfen. Bei unserem ersten Treffen im Luftfahrtmuseum wollten wir uns über die Sprache einigen. Schwedisch kann ich leider nicht. Lennart meinte, Englisch sei die beste Sprache in unserer Runde, was wir auch bis zum Abend durchgehalten haben. Aber nun, bei Tisch, fand doch die ganze Unterhaltung auf Deutsch statt. Ola hatte über 20 Jahre in meiner Heimatstadt Königswinter gewohnt, bevor er nach Schweden zurückgekehrt ist, sprach also perfekt Deutsch. Und auch Lennart sprach auf einmal fließend Deutsch. Er schreibt seine Luftfahrtbücher meist in Schwedisch, aber auch in Englisch. Dazu schreibt er Artikel in Englisch und Deutsch in verschiedenen Luftfahrtzeitschriften. Lennart wurde vor dem Zweiten Weltkrieg geboren, hat also Deutsch

in der Schule als erste Fremdsprache gelernt. Englisch wurde in Schweden erst ab 1945 die erste Fremdsprache.

Im Lokal ging diesmal die Unterhaltung über die Militärluftfahrt, denn Lennart flog früher bei der schwedischen Luftwaffe. Ich berichtete von meinen Artikeln über den Harrier[2], und darüber, wie viele Piloten mit diesem Flugzeug auf Trainingsflügen abgestürzt waren. Dann kamen wir über den Starfighter auf die schwedische Luftwaffe zu sprechen. Das war für mich sehr interessant, denn Lennart konnte von „ganz früher" berichten.

Lennarts erster Jet war die de Havilland „Vampire", ein Jet, der erstmals 1943 flog. Kein Schleudersitz. Unzuverlässiges frühes Strahltriebwerk. Um ein wenig Überlebenschancen beim Triebwerksausfall zu haben, flogen ihn die Schweden meist „300/300". Also mindestens in 300 Metern Höhe und mit mindestens 300 km/h. Aussteigen bei Engine Failure ging dann so:

- Höhe Halten und weit nach vorne trimmen,
- Haube abwerfen,
- Gurte lösen,
- Flieger auf den Rücken drehen und den Stick loslassen …

Später, nach Einführung des Schleudersitzes, flogen die schwedischen Luftwaffenpiloten tiefer. Tiefer, als damals bei der NATO trainiert wurde, meinte Lennart. Denn jeder Trainingsflug wurde unter Kampfbedingungen geflogen. Will heißen: unter 10 Metern Höhe. Für die Schweden war im Kalten Krieg Russland der Angst-Gegner. Man wollte vorbereitet sein. Es wundert daher nicht, dass es in der schwedischen Militärfliegerei ähnlich hohe Unfallraten gab wie in der frühen deutschen Luftwaffe mit dem Starfighter oder bei den US Marines mit dem Harrier. Leider sehr oft kam es zu „controlled flight into terrain".

2) Harrier Jump Jet, Teil 1 und 2, ***Pilot und Flugzeug*** 2023-07 und 2023-08

Ein de Havilland „Vampire" … **Foto: Peter Bakema / GFDL 1.2 Wikipedia**

Lennart bedauerte, dass Schweden – ähnlich wie andere europäische Nationen – nach Ende des Kalten Krieges ihre militärischen Kapazitäten abgebaut hat. So seien viele unterirdische Bunkeranlagen verfallen, ehemalige Treibstofflager unter der Felsenlandschaft heute mit Wasser gefüllt. Und auf einmal, seit dem Überfall auf die Ukraine, fühlt sich auch Schweden erneut bedroht …

Was hat Wernigerode mit der Luftfahrt zu tun?

Um nach Wernigerode zu kommen, braucht man ein Auto oder man reist mit der Bahn. Heute lebt die Stadt hauptsächlich vom Tourismus und hat nur wenige Industrie-Unternehmen. Und eine Schokoladenfabrik. Einen Flugplatz in der Nähe gibt es leider nicht.

Im Zweiten Weltkrieg jedoch hatte der Ort schon ein wenig mit der Luftfahrt zu tun: In den Hallen der Argenta Schokoladenfabrik wurden für Junkers Teile des Jumo 004 Strahltriebwerks hergestellt. Das Jumo 004 Triebwerk wurde hauptsächlich in den Me 262 verbaut. Es gab nur wenige Fachleute, die in der Schokoladenfabrik arbeiteten. Die meisten Arbeiter waren KZ-Häftlinge, die von der SS dorthin verschleppt worden waren. Insgesamt 500 Häftlinge arbeiteten in der Jumo 004 Produktion. Als die SS die Anlage bei Kriegsende räumte, wurden die Häftlinge in einem Todesmarsch fortgeführt. Nur 57 von ihnen überlebten den Krieg.

Noch ein zweites Mal kam Wernigerode mit der Luftfahrt in Berührung: In der alliierten „Big Week“, die vom 20. bis 25. Februar 1944 der Zerstörung von Luftrüstungsanlagen in Deutschland galt, wurde Wernigerode am 22. Februar 1944 von B-17 Bombern angegriffen. Wernigerode wurde als vorbereitetes „Sekundärziel“ als „Target of Opportunity“ bombardiert. Hunderte Häuser wurden zerstört und etwa 250 Menschen kamen ums Leben.

Zwangsarbeiter in deutschen Rüstungsbetrieben

In diesem Artikel habe ich bewusst auf die Schicksale der KZ-Häftlinge in der deutschen Rüstungsindustrie hingewiesen. Denn wenn man heute über die hervorragenden Leistungen bei der Restaurierung und dem Flugbetrieb historischer Kampfflugzeuge – wie zum Beispiel der Me 109 – berichtet, wird dieser Aspekt meist nicht erwähnt.

So findet sich im Wikipedia-Artikel über das Junkers Jumo 004 kein einziger Hinweis darauf, unter welch grausamen Bedingungen das Triebwerk damals gebaut wurde.

Es gibt einen großen Unterschied zwischen den Restaurierungsprojekten von heute und den Flugzeugen von damals: Heute werden die Flugzeuge mit sehr großem Aufwand super-sorgfältig wiederaufgebaut.

Im Krieg jedoch wurden Bauteile für Flugzeuge wie die Me 109 husch-husch an weit verteilten Standorten unter fragwürdigen Bedingungen, oft unter Tage, mit Hilfe von KZ-Häftlingen zusammengezimmert. Auch die Endmontage wurde überhastet oft von Ungelernten durchgeführt. Wie zuverlässig die Flugzeuge am Ende waren, wurde nie recherchiert. Sie wurden zu Hunderten

abgeschossen, wen interessierten da ein paar technische Ausfälle.

Wie sich der hastige Flugzeugbau durch Sklavenarbeit bei der Luftwaffe auswirkte, findet man manchmal in der Literatur. In seinen Erinnerungen „Feinde in der Nacht“ beschrieb der frühere Nachtjäger Peter Spoden eine solche Situation. Spoden konnte in einer Me-109 das Steiltrudeln nicht beenden und sprang mit dem Fallschirm ab. Ausgerechnet der Sargschreiner, der wenige Tage zuvor einen Kameraden eingesargt hatte, der ebenfalls eine trudelnde Me-109 nicht ausleiten konnte, fuhr Spoden zurück zum Flugplatz. Spoden schrieb dazu:

> *„In meiner bisherigen Ausbildung hatte ich etwa 50 bis 60 mal mit verschiedenen Flugzeugtypen getrudelt und nie Probleme gehabt. Zügig Gegenruder und Knüppel neutral und das Trudeln war beendet. Hier, so sagte ich ihnen, war überhaupt kein Steuerdruck mehr. Wir waren ratlos. Eine Untersuchungskommission erschien bald in Ingolstadt. Zwei Maschinen beim Trudeln in so kurzer Zeit, das war zu viel. Die Ingenieure fanden auch sehr bald die Ursache: Angesägte Steuerbolzen im Leitwerk; diese mussten bei starker Belastung einfach wegbrechen. Also Sabotage! Man sagte uns, dass im Herstellerwerk auch Fremdarbeiter beschäftigt seien. Sonst hörten wir nichts mehr, es interessierte uns auch nicht – wir hatten dringendere Probleme.“*

Welche Konsequenzen Sabotage oder auch nur Arbeitsfehler bei der Montage hatten, wussten die Luftwaffenpiloten damals nicht. Viele betroffene Häftlinge wurden hingerichtet.

Bei der Montage im Mittelwerk war es nicht anders. Zur Produktion der V2 im Mittelwerk im Harz ist bekannt, dass die Hälfte der Raketen wegen Baumängeln oder Sabotage nicht durch die Endabnahme kamen und in die Stollen zurückgebracht werden mussten.

Das Luftfahrtmuseum Wernigerode

Wenn man im Internet recherchiert, was man in Wernigerode so alles unternehmen und ansehen sollte, so steht das Luftfahrtmuseum in den Top 10 der Sehenswürdigkeiten. Lediglich der Naturpark Harz, der Brocken, das Schloss und das historische Rathaus sind vorher erwähnt.

Entstanden ist das Luftfahrtmuseum aus der privaten Sammlung von Clemens Aulich, der verteilt auf verschiedene Standorte bundesweit über 60 Flugzeuge und Hubschrauber eingelagert hatte.

1992 wurde Aulich mit der der Sanierung und Privatisierung des alten Elmo-Geländes beauftragt. Dort wurden früher Elektromotoren gebaut. Aulich erkannte, dass er den idealen Ort für seine umfangreiche Sammlung gefunden hatte. Ab 1998 richteten 16 ABM-Kräfte die ehemalige Versandhalle des Werkes als Luftfahrtmuseum her und die ersten Flugzeuge und Hubschrauber wurden nach Wernigerode geschafft. Seit 1999 ist das Museum nun für Besucher offen. 2016 eröffnete ein moderner Eingangsbereich und seit 2018 steht das größte Ausstellungsstück oben auf dem Dach: die Transall „Silberne Gans“.

Bevor ich mich in das Gewühl der Teilebörse gestürzt habe, bin ich in Ruhe durch alle drei Hallen gegangen, und habe mich umgesehen. Ich finde das Museum ist außergewöhnlich gut gemacht. Es gibt keinerlei Barrieren oder Absperrungen. Man kann an jedes Flugzeug nahe rangehen und sich alles genau anschauen.

Es gibt etwas, das dieses Museum von anderen Flugzeugmuseen angenehm unterscheidet. Denn ein weiterer Schwerpunkt der Sammlung sind neben Hubschraubern und historischen Flugzeugen hervorragend restaurierte Cockpits, die in großen Vitrinen entlang der Wände ausgestellt sind. Nirgendwo anders kommt man so nah an ein historisches Cockpit wie hier. Cockpits aus allen Epochen: Aus der Zeit des Ersten und Zweiten Weltkriegs, Cockpits von frühen und neueren Kampfflugzeugen sowie ein Cockpit einer Boeing 727.

Es gibt noch etwas im Luftfahrtmuseum, das ich leider mangels Zeit noch nicht ausprobieren konnte: Man kann Simulator-Zeit buchen. Aber nicht einen Flug im Diamond-Cockpit. Im Luftfahrtmuseum Wernigerode kann man in zwei Simulatoren fliegen. Beide haben ein großes Visual. Es gibt einen Simulator für die Me 109 und einen für den Bell UH1-D Helicopter.

Dritte Flugzeugteile-Börse Wernigerode

Dafür – und für die Luftfahrtbücher – bin ich nach Wernigerode gekommen. Wie im Frühjahr in Speyer war auch die Teilebörse in Wernigerode wieder ein Treffpunkt für Luftfahrtbegeisterte aus ganz Europa. Auf dem Parkplatz für die Aussteller sah man neben vielen anderen auch einige deutsche Autokennzeichen. Die Börse war aber kleiner als in Speyer, wo sie eine komplette Veranstaltungshalle gefüllt hatte.

Original Cockpit-Panel einer de Haviland „Vampire“… **Foto: Autor**

Me 109 Simulator Foto: Luftfahrtmuseum Wernigerode
Links: Cockpit eines alten Link-Trainers der US Navy im Luftfahrtmuseum. In so einem Gerät habe ich 1979 meine ersten Instrumentenflug-Übungen gemacht. Foto: Autor

Hier in Wernigerode war alles etwas beschaulicher und gemütlicher. Es gab nicht so viele Aussteller wie in Speyer, dafür aber war die Location um vieles cooler: Die Tische der Aussteller standen ohne irgendwelche Absperrungen mitten zwischen den Flugzeugen, quasi als Teil der ausgestellten Luftfahrtgeschichte.

Natürlich gab es wie in Speyer – wie der Name Teilebörse schon sagt – viel Hardware zu sehen. Alte Fluginstrumente, Teile von Flugmotoren, Navigationscomputer, ganze neu aufgebaute Baugruppen. Außerdem alte Wartungs- und Flugzeughandbücher sowie jede Menge Luftfahrtliteratur. Mehr als ich zusätzlich zu der riesigen Sammlung in meinem Auto noch zusätzlich kaufen konnte. Neben kleinerem Buchangebot an den verschiedenen Tischen hatte auch ein Luftfahrtverlag einen großen Stand aufgebaut. Nachdem mein Rucksack mit Büchern voll war, war für mich die Einkaufstour zu Ende. Schade eigentlich, denn einige interessante Handbücher hatte ich mir zwar angesehen aber letztlich doch nicht gekauft.

Aber nicht nur mit Hardware wurde in Wernigerode gehandelt, auch mit Informationen. Denn beinahe noch wichtiger, als bestimmte Teile zu finden, war der Informationsaustausch zwischen den Besuchern. Hier spürte

Teilehandel mitten zwischen historischen Flugzeugen im Museum. Eine tolle Kulisse. Die Teilebörse ist nicht nur ein Handelsplatz, sondern auch ein Treffpunkt vieler Akteure der Oldtimer-Szene. Fotos: Autor

man die Luftfahrtbegeisterung bei jedem Gespräch. Viele, die in der Branche einen Namen haben, waren da. Ola stellte mir einige Leute vor, leider war für mich zu wenig Zeit für einen längeren Austausch. Wie in Speyer waren auch Menschen da, die richtig alte Flugzeuge flugfähig wiederaufbauten. Und Leute, die darüber schreiben. Einer davon, Philipp Prinzing, Redakteur bei „Klassiker der Luftfahrt“, wurde mir vorgestellt. Wir haben uns gut unterhalten. Ich habe ihn gefragt, wieso man heute überhaupt noch was Neues z.B. über die Me 109 schreiben könne. Darüber sei doch längst alles in hunderten Büchern und Artikeln geschrieben worden. Da war ich an den Richtigen geraten. Mit großer Begeisterung meinte er, gerade die Me 109 würde heute wieder sehr viele Leute interessieren. Mit dem Thema sei man noch lange nicht durch. Er hat Recht. In meinem Antiquariat habe ich im Laufe der Zeit mehr als 100 verschiedene Bücher mit „Me 109“ im Titel verkauft. Und die werden immer wieder bestellt.

Ich habe auch einen alten Bekannten gefunden, den ich seit über 15 Jahren nicht mehr persönlich gesehen habe: Thomas Schüttoff ist seit Urzeiten in der Oldtimer-Fliegerei aktiv. Zuletzt hatte ich ihn bei der Vorstellung einer neuen Lindbergh-Biografie in Berlin getroffen. Damals – in der guten alten Zeit – war Thomas Schüttoff der „Mastermind hinter den Tempelhof Aviators“[3]. In der Flugschule konnte man nicht nur einfach fliegen lernen, sondern auch echte Oldtimer fliegen.

Thomas Schüttoff ließ sich vom Ende Tempelhofs und damit dem Aus für die „Tempelhof Aviators“ nicht runterkriegen. Heute ist er „der Chef von Hildesheim“, wie ein anderer Besucher stolz in unser Gespräch einwarf. Tatsächlich ist es Thomas gelungen, seine Träume vom Oldtimer-Fliegen mit Gleichgesinnten nach dem Aus in Berlin nun in Hildesheim fortzuführen.

3) Artikel von Stefan Schmoll: http://www.airventure.de/news_tempelhof_aviators.htm

In Hildesheim hat Thomas Schüttoff die „Aviators Farm“ aufgebaut, mit einem ähnlichen Konzept wie damals in Tempelhof. Eine Wahnsinns-Location für Oldtimer-Fans. Leider war ich selbst noch nie da. Thomas hat auch eine der größten Luftfahrt-Bibliotheken im Land. Interessiert mich natürlich auch.
Thomas arbeitet im Hauptberuf bei der Luftfahrtbehörde von Niedersachsen. Alles, was er mit der „Aviators Farm“ aufgebaut hat, ist wirklich außergewöhnlich. Er wollte nie Berufspilot werden, schrieb er auf seiner Webseite. Hat er auch nie gebraucht, denn zum Fliegen ist er mehr als genug gekommen. Wie viele VFR-Stunden stehen in Ihrem persönlichen Flugbuch? Bei Thomas Schüttoff sind es mehr als 15.000 Stunden, davon flog er 10.000 Stunden als Fluglehrer. Wenn Sie mal eine Einweisung auf einer Boeing Stearman brauchen, sprechen Sie ihn an und fliegen Sie nach Hildesheim …

Fazit

Die Reise nach Wernigerode hat sich mehr als gelohnt. Allein das Luftfahrtmuseum ist einen Stopp wert. Und wenn Sie Leute aus der Oldtimer-Scene treffen wollen, dann sollten Sie im November hinfahren, wenn wieder die Teilebörse auf dem Programm des Museums steht.

In Wernigerode selbst kann man es durchaus ein paar Tage aushalten. Die Stadt ist ein idealer Ausgangsort für Wandertouren im Harz oder für einen Besuch auf dem Brocken mit der Dampfeisenbahn. Ich fahre bestimmt wieder hin …

peter.klant@pilotundflugzeug.de

Quellen und Links:

[1] Luftfahrtmuseum Wernigerode
https://www.luftfahrtmuseum-wernigerode.de/
[2] Wernigerode
https://www.wernigerode.de/
https://de.wikipedia.org/wiki/Wernigerode
[3] Harzer Schmalspurbahn – Brocken-Bahn; https://www.hsb-wr.de/Fahreplan-Tarife/Streckennetz/Brockenbahn/
[4] KZ-Gedenkstätte Mittelbau-Dora
https://www.dora.de/
[5] Schokoladenfabrik Argenta
Fotos auf „Lost Places“
https://marodes.de/lost-places-harz-schokoladenfabrik
Im Text auf dieser Seite ist Zeit der KZ-Zwangsarbeiter im Gebäude nicht erwähnt, weil der Text der Firmengeschichte der heutigen Argenta Schokoladenfabrik entnommen ist. Wie so viele Firmen in Deutschland klammert die heutige Argenta die Kriegszeit lieber aus ihrer Geschichte aus.
[6] Luftangriffe auf Wernigerode
https://de.wikipedia.org/wiki/Luftangriffe_auf_Wernigerode
[7] Thomas Schüttoff und die Aviators Farm; https://aviators-farm.de/
[8] Hinter den Kulissen der „Aviators Farm“ in Hildesheim
2022 von Philipp Prinzing, Klassiker der Luftfahrt
https://www.flugrevue.de/klassiker/podcast-wo-maennertraeume-wahr-werden-hinter-den-kulissen-der-aviators-farm-in-hildesheim/