



Beiträge zur Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

25 Jahre JU-AIR; eine Erfolgsgeschichte

von Walter Dürig

Inhalt

Das Flugzeug Ju-52 bei der Schweizer Armee	1
Die Karriere der Ju-52-Flugzeuge	2
Nachhaltige Unternehmensstrategie	3
Ziviler Ju-52-Flugbetrieb: Von der Idee zur Verwirklichung	4
Der zivile Flugbetrieb nimmt Gestalt an	4
Höhepunkte der JU-Air-Geschichte	6
Die Flotte erhält ein viertes Flugzeug	6
Die Episode Douglas DC-3	7
Die Motoren der Ju-52 als kritischer Weg	8
25 Jahre JU-AIR	9
Geplanter Abschluss einer Erfolgsgeschichte	11
Anhang 1: Das Flugzeug Ju 52/3m	11
Anhang 2: Hugo Junkers	12

Am 11. September 1982, einem Samstag, wurde unter dem Titel «Flieg weiter Ju-52» eine landesweite Sammelaktion durchgeführt. Der beachtliche Erlös dieses Anlasses diente als Grundkapital zur Lancierung des Ju-52-Flugbetriebs für zivile Passagier-Rundflüge. Der Sammeltag gilt als Gründungsdatum der JU-AIR.

Im vorliegenden Beitrag wird die ungewöhnliche Erfolgsgeschichte dieses Unternehmens bis zu den Jubiläumsanlässen «25 Jahre JU-AIR» vom 8. und 11. September 2007 nachgezeichnet.

Das Flugzeug Ju-52 bei der Schweizer Armee

Hugo Junkers (1859 – 1935) war ein äusserst vielseitiger deutscher Ingenieur, Erfinder und Unternehmer. Das Flugzeug Ju 52 war die wichtigste Innovation seiner Flugzeugwerke in Dessau. Zwischen 1932 und 1954 wurden in Deutschland, Spanien und Frankreich 5430 Exemplare dieses Flugzeuges in verschiedenen zivilen und militärischen Versionen gebaut. Die Deutsche Lufthansa und zahlreiche andere Fluggesellschaften schätzten damals das dreimotorige Luftfahrzeug Ju 52/3m als zuverlässiges, sehr sicheres und komfortables Verkehrsflugzeug. Die Verwendung im militärischen Einsatz umfasste primär Lufttransportaufgaben. Das Flugzeug wurde von der deutschen Luftwaffe aber auch als «Behelfsbomber» verwendet.

1939 beschaffte die schweizerische Eidgenossenschaft drei Flugzeuge des Typs Ju-52/3m g4e mit BMW-Motoren des Typs 132A/3. Im April erfolgte die Erprobung eines Vorführflugzeugs, im Mai konnte nach der Zustimmung des Bundesrates der Liefervertrag abgeschlossen werden und vom 29. September bis 4. Oktober 1939 führte die Kriegstechnische Abteilung KTA in Dessau die Abnahme der Flugzeuge durch. Damals stand der Polenfeldzug kurz vor dem Ende mit der Kapitulation des Landes am 6. Oktober 1939. Hans Rüetschi, der damalige Beauftragte der KTA, hat 1982 die abenteuerliche Flugzeugübernahme in der Hauszeitung des Bundesamtes für Militärflugplätze beschrieben. Zusammen mit Oberleutnant Walter Borner, Swissairpilot und Werkpilot der Direktion der Militärflugplätze und Heinz Voute vom Flugzeugwerk Emmen hat er in Dessau die «zweite Garnitur» des technischen Personals getroffen. «Selbst Handlanger glaubten, im eroberten Europa bald einmal Oberhandlanger zu sein», schreibt Rüetschi. Auch kleinste Korrekturen wurden nur widerwillig ausgeführt. Obwohl nicht alle Spezifikationen erfüllt wurden, begann am 5. Oktober 1939 der Überflug von Dessau nach Dübendorf als Dreierstaffel. «Der frühere Testpilot und damalige technische Direktor der Junkerswerke (nur mit dem Kürzel K. bekannt) wirkte als Staffelführer» schreibt Rüetschi. Das

Flugzeug A-702 wurde von Walter Borner und die Flugzeuge A-701 und A-703 von Junkerspiloten geflogen. Nach einem unerklärten Umweg von 60 km in Richtung Nordwesten und einem Wolkenflug über die Schwäbische Alb musste in Nürnberg ein vier Tage dauernder, wetterbedingter Halt eingeschaltet werden. Nach unerfreulichen (politischen) Gesprächen im Laufe dieser Wartezeit, hatten sich K. als Pilot und Hans Rüetschi als Copilot beim Weiterflug nach Friedrichshafen «nichts mehr zu sagen». Rüetschi übernahm in Friedrichshafen ein für die Schweiz bestimmtes Kampfflugzeug Me-109 und überliess den Weiterflug der drei Ju-52 nach Dübendorf seinen Kollegen Borner und Voute mit den Piloten von Junkers. Der 10. Oktober 1939 war der Tag, an welchem die drei Flugzeuge von der KTA formell an die Fliegertruppen weitergereicht wurden.

Die Karriere der Ju-52-Flugzeuge

Dies war der Beginn einer beachtlichen Karriere der drei Transportflugzeuge bei der Schweizer Armee. Während der 42 Jahre dauernden Nutzungszeit war der Flugplatz Dübendorf ihr «Heimathafen» und die Halle 9 ihr Zuhause. Die Flugzeuge waren für die Ausrüstung mit schweren Maschinengewehren an der Zellenober- und Unterseite vorbereitet. Ausserdem waren die notwendigen Wechselsätze zur Umrüstung für Personen- oder Materialtransporte vorhanden.

Der erste Verwendungszweck bis 1945 lautete: «Fliegender Theoriesaal» für die rationelle Beobachterausbildung. In den Doppelsitzerflugzeugen der Flugwaffe hatte damals ein Beobachter die Mission, einen bestimmten geografischen Ort aufzusuchen und seine nachrichtendienstlichen Feststellungen mit Morsetelegrafie an eine Bodenstation zu übermitteln. Diese sehr schwierige Aufgabe wurde an Bord der Ju-52-Flugzeuge in Anwesenheit eines Instructors trainiert. Mit dem Wegfall des Gros an Doppelsitzer-Kampfflugzeugen, insbesondere des in der Schweiz entwickelten Typs C-3603/04, sowie mit der Einführung effizienter Flugfunksysteme entfiel dieses Theoriesaal-Bedürfnis. Eine weitere Aufgabe war die «Simulation» von Fallschirmeinsätzen für die Ausbildung der Erdtruppen. Sandsäcke an Fallschirmen wurden in grosser Zahl mitgeführt und abgeworfen.

Ab 1947 umfasste das Aufgabenspektrum vorwiegend Piloten- und Materialtransporte. In zunehmendem Masse wurden Auslandseinsätze durchgeführt, was die zivile Immatrikulation der Flugzeuge notwendig machte (A-701/HB-HOS, A-702/HB-HOT, A-703/HB-HOP). Im Übrigen wurden die Flugzeuge intensiv für den Ausbildungseinsatz von Fallschirmgrenadiere beziehungsweise Fernspähern eingesetzt. Vielen Offizieren der Schweizer Armee ist der Geografieflug mit einem Ju-52-Flugzeug im Rahmen einer Offiziers- oder Kaderschule in Erinnerung geblieben. Nachfolgend sind fünf markante Einsätze während der militärischen Laufbahn der drei Flugzeuge erwähnt:

- September bis Dezember 1948: Zwei Ju-52-Flugzeuge transportieren Personal und Material nach Oberpfaffenhofen für die Bereitstellung amerikanischer Surplus-Kampfflugzeuge North American P-51 Mustang zum Überflug in die Schweiz.
- Januar bis März 1951 («Lawinenwinter»): Versorgungsflüge für Täler und Ortschaften in der Schweiz und im Livinental, die durch Lawinen von der Aussenwelt abgeschnitten waren. Abwurf von Lebensmitteln, Medikamenten, Woldecken, Post, Petrol und Heuballen. Helikopter gab es damals noch nicht. Die Piloten und das Bordpersonal leisteten, oft an der Grenze des Möglichen, humanitäre Hilfe, die in der Öffentlichkeit grosse Beachtung fand. Aus dieser Zeit stammt der legendäre Ruf der schweizerischen Ju-52-Flugzeuge als «Retter in der Not».
- 1951: Transport von Goblin-Triebwerken von Hatfield, England, in die Schweiz für die in Lizenz gebauten Vampire-Kampfflugzeuge DH-100.
- Oktober 1956: Lufttransport von Hilfsgütern des Roten Kreuzes nach Wien mit Weitertransport auf dem Landweg nach Ungarn.

- Ab 1958: Mitwirkung einer Ju-52 an mehreren Spielfilmen («Hunde, wollt ihr ewig leben?», «Spionage auf Befehl», «Agenten sterben einsam», «Die himmlischen Töchter»). Das Flugzeug A-702 erhielt im Rahmen eines solchen Einsatzes einen besonderen weiss-dunkelgrünen Tarnanstrich, der erst 1986 entfernt wurde.

Nachhaltige Unternehmensstrategie

Die Direktion der Militärflugplätze DMP und deren Nachfolgeorganisationen hatten die Zuständigkeit als «Halter» der Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppen. Diese Aufgabe umfasste die ungeteilte Verantwortung für den Betrieb, die Wartung und den Unterhalt aller Luftfahrzeuge. Der DMP-Chef Oberstbrigadier Walter Burkhard und sein Stellvertreter und Nachfolger Oberstbrigadier Fritz Gerber definierten angesichts der Neutralität und des Inseldaseins der Schweiz eine Unternehmensstrategie, die bis zum Ende des Kalten Krieges ihre Gültigkeit behielt. Der Beschaffung von Flugzeugen lag eine sehr lange Nutzungsdauer zu Grunde. Es wurden alle Unterhaltseinrichtungen, Herstellungskosten und Reserveteile für die Lebensdauer der Systeme beschafft. Sämtliche Arbeiten wurden im eigenen Betrieb oder durch die Schweizer Industrie ausgeführt. Für die Ersatzteile galt das Prinzip der hundertprozentigen Lieferbereitschaft. Eine Einschränkung der Verfügbarkeit von Flugzeugen aus Ersatzteilgründen wurde als grosse Sünde geahndet. Diese ziemlich aufwändige Strategie hatte im internationalen Vergleich eine sehr hohe Flottenbereitschaft zur Folge. Das Prinzip der ungeteilten Verantwortlichkeit und der hohen Verfügbarkeit wurde von aussen immer wieder in Frage gestellt, aber mit dem Nachweis der Notwendigkeit für die Kriegsbereitschaft bis zum Ende des Kalten Krieges durchgesetzt.

Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppen mussten infolge dieser Unternehmensstrategie seit der Zeit des Zweiten Weltkriegs nie aus technischen, sondern immer aus operativen Gründen ausser Dienst gestellt werden. Die Feststellung trifft auch auf die Flugzeuge Ju-52 zu. Die Transportbedürfnisse wurden zunehmend durch Helikopter gedeckt. Dieses Mittel war im Vergleich mit den grossen, militärisch veralteten Transportflugzeugen wesentlich flexibler und wirtschaftlicher. Das Training der Fallschirmtruppe konnte mit den Flugzeugen PC-6 Porter gedeckt werden. Aus diesen Gründen wurden die drei von der Öffentlichkeit liebevoll als «Grossmütter» oder (aus Deutschland übernommen) als «Alte Tanten» bezeichneten Oldtimer nach dem Entscheid von Korpskommandant Arthur Moll, damals Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, auf Ende 1981 nach insgesamt über 10'000 Flugstunden aus dem militärischen Flugdienst entlassen.

Die Ju-52-Flugzeuge genossen in den 42 Nutzungsjahren einen hervorragenden Unterhalt von Zellen und Motoren. Es galten strenge Regeln für alle periodischen Kontroll- und Wartungsarbeiten. Mit fünf Reservemotoren BMW 132 A/3 war die hohe Verfügbarkeit gewährleistet. Mit einer Ausnahme blieb die Flotte vor Ungemach verschont. Im Jahre 1956 kollidierte das Flugzeug A-703 auf dem Flugplatz Dübendorf beim Üben eines Durchstarts («touch and go») mit der Blindlandeanlage und verschob deren Masse von ca. 16 t um 20 cm. Ein Teil des linken Flügels wurde abgerissen. Der Schaden konnte aber ohne Nachteile für den weiteren Lebenslauf des Flugzeugs repariert werden.

Die Flugzeuge befanden sich Ende 1981 in einem guten Zustand. Eine Ausnahme bildeten die Motoren. Aus wirtschaftlichen Überlegungen und im Hinblick auf die Ausserdienststellung verzichtete man auf die fälligen Revisionen. Die insgesamt 14 Motoren wiesen für eine Weiterführung des Flugbetriebs einen erheblichen Revisionsbedarf auf. Nach den Regeln der damaligen Liquidationsverordnung für Armeematerial war die Verwendung nach der Ausserdienststellung flexibel und liess den Verkauf, die Schenkung an Museen und andere Institutionen oder die Verschrottung zu.

Ziviler Ju-52-Flugbetrieb: Von der Idee zur Verwirklichung

Anlässlich der Avia Meisterschaft der Fliegertruppen AMEF vom 23. August 1980 unterhielt sich der Verfasser dieses Berichts, damals Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze, beim Betrachten eines Ju-52-Flugzeugs mit René von Euw, damals Redaktor beim «Züri Leu». Das baldige Ende dieses Luftfahrzeugs in seiner militärischen Rolle war das Thema des Gesprächs. René von Euw fand, es müsste doch einen Weg zur zivilen Nutzung dieses legendären Flugzeugs geben. Damit war die Idee, welche dann zur Gründung der JU-AIR führte, geboren. Schon in der folgenden Woche, am 29. August 1980, veröffentlichte der Züri Leu eine Leserumfrage unter dem Titel «Ja zur Ju». Rund 2000 Leser sendeten einen Coupon an die Züri Leu-Redaktion. Sie fanden es richtig, «wenn die drei Ju-52 der Schweizer Flugwaffe weiterfliegen können». Dieses erstaunliche Echo gab der Idee Flügel.

Christian Gerber (1915 bis 2003) war Ende April 1980, nach 42 Dienstjahren, als Stellvertretender Direktor des BAMF in den Ruhestand getreten. Es war naheliegend, ihn um die Übernahme des Mandats für die Verwirklichung der Idee zu bitten. Mit seinen tiefen Kenntnissen der eidgenössischen Verwaltung, seiner offenen und kreativen Wesensart und seinem Instinkt für Mögliches und Unmögliches war er der richtige Mann dazu. Seine Zusage machte mich überaus glücklich. Es gelang mir danach, meinen Freund und Dienstkameraden Dr. iur. Willi N. Frick und den Chefredaktor des Züri Leu, Karl Lüönd, als Partner für Christian Gerber zu gewinnen. Damit war eine sehr kompetente Gruppe am Werk, welche über alle notwendigen verwaltungstechnischen, rechtlichen und kommunikativen Kenntnisse verfügte. Das «Initiativkomitee», wie es sich nannte, zog einige weitere Fachspezialisten bei. An dieser Stelle seien die nachmaligen Ehrenmitglieder des VFMF Hans Huggler (Technik) und Alex Schnurrenberger (Generaldirektor BMW Schweiz AG) erwähnt. Die Gruppe kam zu den folgenden wichtigsten Vorschlägen:

- Kostenneutraler Flugbetrieb in der Verantwortung des Vereins der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen VFMF, für vorerst fünf Jahre, unter der Aufsicht einer Betriebskommission.
- Erwerb des Flugzeugs Ju-52 A-701 (HB-HOS) durch den VFMF von der schweizerischen Eidgenossenschaft, vertreten durch das BAMF, zu einem symbolischen Preis.
- Betrieb des Flugzeugs Ju-52 A-703 (HB-HOP) in Ausleihe vom BAMF als Halter.
- Vorbehalt für den Betrieb des dritten Flugzeugs Ju-52 A-702 (HB-HOT) in Ausleihe. Vorerst soll dieses Flugzeug eingemottet werden.
- Unentgeltliche Benützung der Rollstrassen und Pisten, der Halle 9 sowie aller Reserve- und Ersatzteile für die Ju-52-Flotte.
- Leitungsorganisation für den Flugbetrieb vorerst durch Berufsleute des BAMF, ergänzt mit freiwilligen Piloten, Hostessen, Mechanikern und Flugzeugwarten. Der erste Auftrag umfasste die Vorbereitung des Flugzeugs HB-HOS inklusive Motoren für den Flugbetrieb nach den Vorschriften der zivilen Luftfahrt.
- Durchführung von Rundflügen an Samstagen von 9.00 bis 16.00 Uhr zum günstigen Preis von 100 Franken für etwa 45 Minuten Flugzeit sowie Flüge für Gruppen nach Vereinbarung.

Diese Anträge mit der notwendigen Statutenänderung wurden der ausserordentlichen Generalversammlung der VFMF vom 22. Mai 1982 unterbreitet und von dieser genehmigt. Die Betriebskommission mit Christian Gerber als Präsident wurde gewählt und konnte nun an die Arbeit gehen.

Der zivile Flugbetrieb nimmt Gestalt an

Kurt Waldmeier war damals Chef des Stabes der BAMF-Zentralverwaltung. Nach seinem Studium als Maschineningenieur mit nachfolgender praktischer Arbeit im In- und Ausland absolvierte er die Ausbildung zum Linienpilot. Als DC-9-Co-Pilot bei der Swissair wechselte er 1981

zum BAMF als «rechte Hand des Direktors». Bei seiner ungestümen Kreativität konnte diese Aufgabe nicht seine Endstation sein. Der Aufbau des Ju-52-Flugbetriebs entsprach genau seinem Temperament. Im Laufe des Jahres 1983 nahmen Beatrice Heuberger, die als lic. iur. von der Universität kam, und Rita Walder, die vorher als KV-Absolventin bei IBM arbeitete, die Tätigkeit als seine Assistentinnen auf. Im März 1984 übernahm Hanspeter Sennhauser nach Tätigkeiten bei der Swissair und als Selbständigerwerbender die Verantwortung für den technischen Betrieb der Flugzeuge. Dieses Viererteam leitet die Geschicke der JU-AIR auch heute noch, nach 25 Jahren, mit grosser Innovationsgabe und Herzblut und mit der Unterstützung durch rund 100 Freiwillige.

Erstes Zieldatum war der Samstag, 11. September 1982. An diesem Tag sollte ein nationaler Sammeltag zur «Rettung der Ju-52» durchgeführt werden. Der Aero Club der Schweiz AeCS und das Schweizer Radio DRS konnten zur Mitwirkung gewonnen werden. Der Züri Leu unterstützte die Aktion. Die Sammlung war mit einem Wettbewerb gekoppelt, bei dem Ju-52-Freiflüge gewonnen werden konnten. Sepp Moser, Luftfahrtjournalist, Autor von Sachbüchern und Privatpilot, veröffentlichte sein heute noch lesenswertes Buch «Flieg weiter, Ju-52!». Von jedem verkauften Exemplar flossen fünf Franken in die Sammlung. Am 10. September 1982 informierte das Schweizer Fernsehen im Vorabendmagazin «Karussell» während einer ganzen Stunde über das Fliegermuseum und das Projekt «Flieg weiter, Ju-52». Dabei erfolgten Liveschaltungen in das Flugzeug HB-HOS beim Überflug von Dübendorf nach St. Stephan, was für die damalige Zeit bemerkenswert war.

Das Flugzeug begann seinen Werbeflug am Sammeltag in St. Stephan, landete in Bern-Belp, wo es von einer grossen Menschenmenge erwartet wurde, überflog das Mittelland zu einem Zwischenhalt in Buochs. Danach folgte ein Überflug in St. Gallen/Breitfeld. Hier war ein Oldtimerflugtag im Gange. Die Landung auf dem Zielflugplatz Dübendorf erfolgte um 17.30 Uhr, wo das Flugzeug mit Jubel und einem veritablen Fest von einigen hundert Besuchern empfangen wurde. Die Jugendmusik spielte auf, der BAMF-Fussballclub sorgte für Speis' und Trank. Stadtpräsident Dr. Max Trachsler und VFMF-Präsident Dr. Werner Glanzmann würdigten den Anlass. Der Streifen des Armeefilmdienstes «I love Ju» erlebte seine Erstaufführung.

Die Journalisten Roland Jeanneret und Peter Marthaler berichteten im Schweizer Radio DRS, auch live aus dem Flugzeug, über den Sammeltag. Von den vielen Sammelorten wurde laufend über den Stand der Aktion orientiert. In der BAMF-Zentralverwaltung Dübendorf nahmen 30 Freiwillige unter der Leitung von BAMF-Stabschef Kurt Waldmeier die Telefonspenden entgegen. Christian Gerber konnte am Ende des Tages das Sammelergebnis von 620'000 Franken bekannt geben. Der nachmalige grosse Gönner der JU-AIR und Ehrenmitglied des VFMF Harro Koebke, ein Bewunderer der Ju-52-Geschichte aus Deutschland, machte erstmals mit einer Spende von 100'000 Franken auf sich aufmerksam. Dazu meldeten sich an diesem Tag rund 100 Personen für die freiwillige Mitarbeit beim zukünftigen Ju-Flugbetrieb. Das Spendenkonto wurde weitergeführt und überschritt 1989 die Schwelle von 1.5 Millionen Franken.

Am 14. September 1982 musste das Flugzeug HB-HOS vorübergehend aus dem Betrieb genommen werden, weil zwei der drei Motoren ihren Dienst versagten. Damit bestätigte sich, was eigentlich bekannt war: Die Motoren bildeten den kritischen Pfad der gesamten Operation. Am 30. Oktober 1982 begann der Ju-52-Betrieb mit Samstagsrundflügen. Bis Weihnachten 1982 stieg der Vorverkauf von Fluggutscheinen auf über 2000 an und musste vorübergehend eingestellt werden. Der Ju-52-Betrieb startete auf einer Sympathiewelle der Öffentlichkeit. Am 26. Januar 1985 beschloss eine ausserordentliche Generalversammlung des VFMF auf Antrag der Ju-Betriebskommission die Inbetriebnahme des dritten Flugzeuges A-702/HB-HOT. Dieses wurde im Rahmen einer Goodwillaktion des Zürcher Malermeisterverbandes bei der Swissair in Kloten durch 40 Lernende in 2000 Arbeitsstunden von seiner «Kriegsbemalung» befreit und in die Farben der andern zwei Flugzeuge umgespritzt.

Höhepunkte der JU-Air-Geschichte

Im März 1986 wurde der Name «JU-AIR» und das entsprechende Logo für den Ju-52-Flugbetrieb nach einer Umfrage offiziell eingeführt. Das Publikumsinteresse an besonderen Auslandsreisen mit Oldtimerflugzeugen wurde von der JU-AIR-Geschäftsleitung wahrgenommen. Im November 1986 führte ein erstes grosses Reiseabenteuer von Dübendorf via Malaga – Agadir nach Lanzarote und zurück. Auf dem Rückflug wurde die Flugzeugbesatzung samt Passagieren durch ein Mirage-Kampfflugzeug auf einen marokkanischen Militärflugplatz geführt und dort festgenommen, weil sie eine Sperrzone nicht beachtete. Nach zweistündigen Einvernahmen und Verhandlungen erfolgte der freundschaftliche Abschied von Marokko. Von diesem Erlebnis wird heute noch erzählt. Auf diese Reise folgten viele weitere in lockerer Folge an sehr unterschiedliche Destinationen im Ausland als «drittes Bein» neben den preisgünstigen Rundflügen und vielen Gruppenflügen innerhalb der Schweiz.

Am Freitag, 29. Mai 1987 verunglückte das Flugzeug HB-HOS beim Landeanflug auf den Flugplatz Koblenz-Winningen infolge einer der dort gefürchteten Windböe. Der Durchstart misslang. Das Flugzeug brach nach rechts aus und touchierte mit dem Flügel den Boden. Menschen kamen nicht zu Schaden. Das Flugzeug war aber schwer havariert. Die Reparatur durch die Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein FFA musste die JU-AIR aus eigenen Mitteln finanzieren, da der Schaden nicht versichert war. Am 13. Oktober 1988 stand das Flugzeug nach der Zertifizierung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL wieder in der JU-AIR-Flotte im Einsatz. Ein zweiter Unfall ereignete sich 1998 in Samaden. Auch in diesem Fall kamen keine Menschen zu Schaden und die FFA reparierten die Beschädigungen am Flugzeug einwandfrei.

Am 2. Juli 1988 wurde die neue Museumshalle 1 in Anwesenheit von Bundesrat Arnold Koller, Chef EMD, feierlich eröffnet. Die JU-AIR konnte nun die bisherigen Container verlassen und das Check-in und die Büros im Museumsgebäude beziehen. Auf Grund des Vorschlags einer Düsseldorfer-Gruppe erfolgte im Juli 1988 ein denkwürdiges Nordland-Airtrekking bis nach Hammerfest und zurück.

An der VFMF-Generalversammlung vom 11. April 1991 wurde Christian Gerber, Präsident der Flugbetriebskommission seit deren Gründung im Jahre 1982, verabschiedet und zum Ehrenmitglied ernannt. Mit einer Statutenänderung erfolgte die Zusammenlegung der Flugbetriebskommission und der Museumskommission zur Betriebskommission VFMF. Der Verfasser dieses Berichts wurde zum Präsidenten dieses Aufsichtsorgans für Museum und JU-AIR gewählt. Die gleiche Generalversammlung 1991 genehmigte das Projekt zur Erneuerung der Halle 9. Sie stammt aus der Zeit der «Ad Astra», war baufällig und auch brandgefährdet. Nach der Einweihung vom 17. April 1993 stand die erneuerte und zweckmässige Halle der JU-AIR für Wartung, Unterhalt und Hangarierung ihrer Flugzeuge zur Verfügung. Sie erfreut sich auch grosser Beliebtheit für die Durchführung von Grossanlässen aller Art.

Die Flotte erhält ein viertes Flugzeug

Nach längeren Diskussionen erteilte die Betriebskommission im Jahre 1991 der JU-AIR-Geschäftsleitung die Ermächtigung zur Renovation einer Flugzeugzelle CASA 352L, welche jahrelang auf einem Gebäude des Flughafens Düsseldorf stand. Eine Kommissionsminderheit beurteilte das Vorhaben als zu risikoreich. Flughafendirektor Joachim Peters erteilte der JU-AIR den Auftrag, die Flugzeugzelle auf den Stand der Ju-52/ 3m g4e zu bringen. Finanziert wurde das Vorhaben durch einen Zuschlag auf den Eintrittspreis zur Besucherterrasse des Flughafens Düsseldorf. Der «Verein der Freunde historischer Luftfahrzeuge e.V.» Düsseldorf ist Eigentümer des Flugzeugs, während die JU-AIR als Halterin und Betreiberin firmiert. Ein Promotor des Projekts war der Düsseldorfer Rechtsanwalt Dr. Hans Hochgürtel. Er ist seit 1998 Ehrenmitglied des Vereins der Freunde der Luftwaffe VFL. Ende 1991 wurden die Arbeiten mit der Zerlegung des Flugzeugs in Düsseldorf aufgenommen und am 30. August 1997, rund sechs Jahre nach der Auftragserteilung, erfolgte die Taufe des vierten Flugzeugs der JU-

AIR auf den Namen HB-HOY «Düsseldorf» im Rahmen einer eindrücklichen Feier auf dem Heimatflugplatz Mönchengladbach dieses Luftfahrzeugs. Dieser Standort wurde zu Ehren von Hugo Junkers gewählt, der in Rheydt (heute Mönchengladbach) seine Jugendzeit verbracht hat. Ein sehr anspruchsvolles Projekt der JU-AIR fand damit seinen erfolgreichen Abschluss. Seither hat das vierte Flugzeug der JU-AIR-Flotte in Deutschland sehr vielen begeisterten Ju-52-Fans ein unvergessliches Flugerlebnis vermittelt.

1996 hat sich die Betriebskommission mehrheitlich für die Idee «Ju-52-Zelle als Werbeträgerin» entschieden. Ein erster Versuch war der Vertrag mit Kraft-Jakobs-Suchard für den lila Milka-Werbelook des Flugzeugs HB-HOS anlässlich der Bob-Weltmeisterschaft in St. Moritz. Die Milka-Werbekampagne dauerte bis 1998. Seit 1997 fliegt ein Flugzeug der JU-AIR als Werbeträger für die IWC International Watch Company Schaffhausen und die Ju-52 HB-HOY erhielt 2004 einen HAPIMAG-Outfit. Insgesamt haben diese Werbeaktivitäten der JU-AIR sehr viel Publicity, ihren Freiwilligen zusätzliche Motivationsschübe und der Kasse schöne finanzielle Zuschüsse beschert. Die Vision einer «Weltumrundung» fand ihre Realisierung dank der Kooperation mit IWC. Am 11. Januar 2000 hob das Flugzeug HB-HOS in Dübendorf zur grossen Reise ab. Infolge Verweigerung der Überflugsrechte durch Russland reichte die äusserst erfolgreiche, abenteuerliche Reise «nur» bis nach Sendai im nördlichen Japan. Am 12. Mai 2000 kehrte das Flugzeug nach ausgedehnten Werbeflügen für IWC und aussergewöhnlichen Erlebnissen der beteiligten Besatzungen wohlbehalten nach Dübendorf zurück.

An der Generalversammlung des Jahres 1997 fusionierte der VFMF mit dem Verein der Freunde der Fliegerabwehr zum Verein der Freunde der Luftwaffe VFL. Im Präsidium der Betriebskommission erfolgte die Ablösung des Verfassers (mit Ernennung zum Ehrenmitglied des VFL) durch Manfred Hildebrand, dem damaligen Direktor des Bundesamtes für Betriebe der Luftwaffe BABLW. Er präsierte die Kommission bis zu deren Auflösung im Jahre 2001. In der neuen Führungsstruktur obliegt die Aufsichtsfunktion der JU-AIR nun dem Vorstand des VFL. Die Schaffung des «Air Force Center» im Jahre 2002 gab auch der JU-AIR einen neuen Schub.

Im Jahre 1999 etablierte sich der Club52 als Sponsorenvereinigung der JU-AIR. Die Mitgliedschaft ist auf 52 Personen begrenzt. Die JU-AIR organisiert für diesen Club besondere Anlässe und spezielle Reisen, die unter anderem in den Osten Deutschlands, nach Korsika, Marokko und an den ungarischen Balaton (Plattensee) führten. Ein Anlass der besonderen Art war der Milleniumsflug in der Silvesternacht 1999. Die vier Ju-52 der JU-AIR starteten vor Mitternacht in Dübendorf. Die Passagiere feierten den unvergesslichen Übergang ins Jahr 2000 hoch über dem Vierwaldstättersee.

Die Episode Douglas DC-3

Während gut 15 Jahren bot die schweizerische Classic-Air Nostalgieflüge mit zwei Oldtimern Douglas DC-3 an. Nach der Betriebseinstellung im Herbst 2003 kam die Idee auf, ein DC-3-Flugzeug im Rahmen der JU-AIR weiter zu betreiben. Zu diesem Zweck erfolgte am 25. August 2003 die Gründung des Vereins «Freunde der Swissair» VFS, der im Januar 2004 schon 1'000 Mitglieder zählte.

Am 1. November 2003 konnte der VFS ein DC-3-Flugzeug von den Odette Airways als Schenkung entgegennehmen. Das Luftfahrzeug wurde 1945 als Militärversion der DC-3 mit der Typenbezeichnung C-47A gebaut. Nach unzähligen Handänderungen erhielt die Maschine im Jahr 1986 bei der Classic Air die schweizerische Immatrikulation HB-ISC

Am 22. November 2003 ergab eine Sammlung des VFS den Betrag von 75'000 Franken, welcher für die Vorbereitung des Flugbetriebs zur Verfügung stand. Vom Liquidator des Swissair erhielt Kurt Waldmeier als VFS-Präsident die Lizenz für das historische Swissair-Logo zum Preis von 50'000 Franken als Ankauf und einer Gebühr von 500 Franken pro kommerziell geflogene Stunde. Das «Fokker-Team», eine Vereinigung ehemaliger Fachspezialisten der

Swissair und anderer Aviatikunternehmen, brachte das Äussere der Oldtimermaschine auf Hochglanz mit dem Original-Swissairlook, was einer Spende von rund 200'000 Franken entsprach. Am 29. April 2004 gab Regierungsrätin Rita Fuhrer dem Flugzeug die Weihe als Teil der JU-AIR-Flotte. Ein nostalgischer Eröffnungsflug nach London markierte den Beginn des Flugbetriebs mit dem Flugzeug DC-3 HB-ISC.

Die hohen Erwartungen an die Nachfrage für Flugenerlebnisse mit dem Oldtimer DC-3 und an die Swissair-Nostalgie erfüllten sich nicht. Die minimal 70 Flugstunden pro Jahr, die für einen kostendeckenden Betrieb notwendig gewesen wären, wurden nicht erreicht. Ausserdem hätte die beabsichtigte Innenausstattung des Flugzeugs nach den ehemaligen Swissair-Standards nochmals finanzielle Mittel in der Höhe von einer Million Franken erfordert.

Im Jahre 2005 kamen Kurt Waldmeier und der VFS-Vorstand zum Antrag, das Experiment abzubrechen, den VFS aufzulösen und das Flugzeug zu verkaufen. Im Verein regte sich der Widerstand. Ein Teil der Mitglieder fand, es sei nochmals ein Anlauf zur Rettung des DC-3-Betriebs zu unternehmen. Da jedoch die entsprechenden Anstrengungen nicht zum Ziel führten, löste sich der Verein per Ende 2006 auf. Das Flugzeug DC-3 HB-ISC wurde im Oktober 2007 an einen Schweizer verkauft. Die Episode ist ohne Verluste beendet worden. Die verbleibenden Aktiven flossen dem VFL zu.

Die Motoren der Ju-52 als kritischer Weg

Die JU-Air betreibt ihre vier Flugzeuge Ju-52 mit den Original-BMW-Motoren des Typs 132A/3 aus dem Jahre 1938. Es handelt sich um ein Triebwerk, welches von der amerikanischen Firma Pratt & Whitney in East-Hartford (Connecticut) entwickelt und in den Bayerischen Motorenwerken (BMW) München in Lizenz hergestellt wurde. Schon kurz nach der Aufnahme des zivilen Betriebs der Ju-52-Flugzeuge erwiesen sich die Motoren, wie erwartet, als kritischer Weg der Operationen. Alle 14 Triebwerke waren revisionsbedürftig. Die Herstellung der notwendigen Ersatzteile war schwierig und kostspielig. Christian Gerber suchte den engen Kontakt mit der Firma BMW (Schweiz) AG über deren Generaldirektor Alex Schnurrenberger. Die BMW AG war selber nicht in der Lage, den Unterhalt der historischen Triebwerke auszuführen. Ihre substantielle und laufende finanzielle Unterstützung der JU-AIR ermöglichte aber die Durchführung der notwendigen Revisions- und Unterhaltsarbeiten zur Gewährleistung des sicheren Betriebs der Ju-52-Motoren mit dem BMW-Emblem.

Als Maschineningenieur befasste sich Kurt Waldmeier von Anbeginn intensiv mit dem Motorenproblem. Er wurde dabei von Ingenieur Hans Huggler, der während Jahren bei der Swissair im technischen Bereich aktiv war, tatkräftig unterstützt. Bei der Firma Häusler in Bairobrunn (Landkreis München) wurden sie fündig. Dieses Unternehmen verfügte über die notwendigen Kenntnisse und Einrichtungen zur Betreuung der BMW-Triebwerke. Der Ju-52-Fan Heinz Dachsel führt seit 1992 das nun «Flugmotoren-Reparatur Dachsel GmbH» genannte Unternehmen, mit welchem die JU-AIR eine enge und fruchtbare Zusammenarbeit pflegt. Ausserdem siedelte Kurt Waldmeier 1997 die heute seiner Familie gehörende Firma «Naef Flugmotoren AG» in Dübendorf an. Dieses Unternehmen ist als sogenannter «JAR145-Betrieb» Lizenznehmerin des BAZL für die Motoren der Ju-52.

Am 30. Juli 1991 erhielt Kurt Waldmeier von der Betriebskommission grünes Licht für die Umrüstung der BMW-Motoren zum Betrieb mit bleifreiem Benzin «Euro 95». Ökologische und wirtschaftliche – der bleifreie Treibstoff ist wesentlich günstiger - Gründe führten zu dieser Entwicklung. Dieser Entscheid löste einen langen, extrem schwierigen Prozess aus, der im Januar 1998, also nach sechseinhalb Jahren, mit der Betriebsbewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt BAZL zum erfolgreichen Abschluss kam. Das Projekt umfasste lange Testläufe bei der Dachsel GmbH mit bleifreiem Benzin und anschliessenden Analysen der Auswirkungen auf die Bauteile des Motors. Relevante Teile mussten modifiziert und ersetzt werden. Zuletzt war auch noch der Einbau einer Benzinpumpe in alle Flugzeuge erforderlich. An dieser Geschichte waren die oben erwähnten Firmen und die Firma swiss maintenance Wenger &

Kaufmann (heute innovative aero GmbH) in Spiez beteiligt. Kurt Waldmeier legt Wert auf die Erwähnung der massgebenden Rolle von Alex Husy vom BAZL in diesem Projekt. Er begleitete das Vorhaben als Vertreter der Luftfahrtbehörde von Anbeginn mit positiver Strenge.

Heute befinden sich die 14 Motoren BMW132A/3 nach allen oben erwähnten Massnahmen in einem weit besseren Zustand als vor 25 Jahren. Dies ist vom technischen Standpunkt aus gesehen eine bemerkenswerte Feststellung. Paradox an der Geschichte ist die Tatsache, dass seit Anfang 2007 das bleifreie Benzin «Euro 95» nicht mehr verwendbar ist, weil Flugmotoren mit dem bewilligten Zusatz von 10 Prozent Alkohol beschädigt werden können. Nun muss wieder das wesentlich teurere und verbleite Flugbenzin LL100 getankt werden.

Insgesamt kostete der Unterhalt der BMW-Motoren die JU-AIR von 1982 bis 2007 rund fünf Millionen Franken. Zurzeit hat Kurt Waldmeier die Absicht, die Triebwerke in einem nächsten Schritt bezüglich der Lärmemissionen zu verbessern.

25 Jahre JU-AIR

Das Unternehmen JU-AIR befindet sich an seinem 25. Geburtstag in blendender Form. Es wurden in 15'850 Flugstunden mit 19'709 Landungen insgesamt 250'000 Fluggäste befördert, die grossmehrheitlich vom «Erlebnis Fliegen» mit einer Ju-52 begeistert sind. Dabei haben die Freiwilligen 147'356 Arbeitsstunden geleistet, was dem Äquivalent von fünf Mitarbeitenden während 25 Jahren entspricht. Die JU-AIR hat aus ihrem Betriebserlös insgesamt vier Millionen Franken an den Ausbau der Infrastruktur des Air Force Center beigetragen. Diese Erfolgsgeschichte kommt nicht von ungefähr.

- Kurt Waldmeier und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben die Geschicke der JU-AIR aktiv mit hoher Innovationsgabe, Hartnäckigkeit und steter Einsatzfreude gestaltet.
- Die immer rund 100 Freiwilligen, Piloten, Flight Attendants, Mechaniker, Flugzeugwarte und administrativen Personen, haben die JU-AIR getragen und überhaupt ermöglicht.
- Ohne die stete Unterstützung durch die beteiligten Amtsstellen des Bundes (das BAMF und seine Nachfolgeorganisationen, das Kommando der Luftwaffe, das BAZL), durch die Flugplatzgemeinden und insbesondere auch die BMW (Schweiz) AG wäre das «Unterfangen JU-AIR» undenkbar gewesen. Treue Sponsoren haben zur stets guten Liquidität der JU-AIR beigetragen. VFMF-Ehrenmitglied Harro Koebke, dessen Name die Halle 9 trägt, hat der JU-AIR immer wieder zinsfreie Darlehen zur Verfügung gestellt. Seine Sponsorenbeiträge bis zu seinem Hinschied am 21. November 2003 belaufen sich auf über 1.2 Millionen Franken.

Die Popularität der Ju-52-Flugzeuge und die Nachfrage des Publikums sind ungebrochen hoch. 2007 ist das bisher ertragstärkste Jahr der JU-AIR. Wesentlich dazu beigetragen hat die Teilnahme von zwei Ju-52-Flugzeugen an Dreharbeiten für den Film «Valkyrie» des amerikanischen Regisseurs Bryan Singer. Tom Cruise spielt in diesem Streifen den Hitler-Attentäter Claus Schenk Graf von Stauffenberg. Auf dem ehemaligen DDR-Feldflugplatz Löpten (50 km südlich von Potsdam) wurde Hitlers Hauptquartier «Wolfsschanze» aufgebaut, wo das misslungene Attentat stattfand. Von hier aus erfolgten die Filmeinsätze der beiden Ju-52-Flugzeuge, eines mit grünem Anstrich.

Am Samstag, 8. September 2007, wurde das Jubiläum «25 Jahre JU-AIR» mit einem grossen, von Fernsehjournalist Sven Epinay moderierten Fest im Air Force Center gefeiert. Alle jemals für die JU-AIR tätigen Personen waren dazu eingeladen. Die Flugvorführungen am späten Nachmittag wurden in den Medien angekündigt und konnten auf dem Flugplatz von der interessierten Öffentlichkeit mitverfolgt werden. Um 15.00 Uhr defilierten alle flugtauglichen europäischen Ju-52-Flugzeuge für die Festteilnehmer am Dübendorfer Himmel in einer sensationellen und einmaligen Sechserformation. Um 16.00 Uhr hielt die Präsidentin des Zürcher Regierungsrates und der Stiftung für das Museum der Luftwaffe, Rita Fuhrer, die Festansprache.

Sie erwähnte die Geschichte des Flugzeugs Ju-52 als dominantes europäisches Lufttransportmittel in den 1930-er-Jahren. Mit Hochachtung würdigte sie die Leistung aller Menschen, die in den letzten 25 Jahren an der JU-AIR mitgewirkt haben. Das freiwillige und selbstlose Engagement für eine Institution, die einer Viertelmillion Passagieren ein freudiges Flugerlebnis vermittelt hat, wurde in der Festansprache herzlich verdankt. Danach führte die Patrouille Suisse ihr atemberaubendes Programm 2007 zu Ehren der JU-AIR vor. Ein seltenes Ereignis auf dem Flugplatz Dübendorf.

In einem Zwischenakt fand danach in der Museumshalle 2 die Erklärung des JU-AIR Music Star statt. Die Sängerin Maja Brunner umrahmte das Programm mit eingängigen Schlagern und führte den lustigen Wettbewerb der fünf Music Star Bewerberinnen und Bewerber durch. Am Schluss wurden mit Applaus des gut gelaunten Publikums alle zu Siegern erkoren. Am Abend erfreute ein gediegener Abendanlass alle Teilnehmenden. Die Halle 9 wurde mit grossem Aufwand in eine Karibikinsel verwandelt und bildete eine wundersame festliche Ambiance. Eine Steelband und eine südamerikanische Formation sorgten für die entsprechende musikalische Einstimmung des Publikums. An umfangreichen Buffets wurden die Gäste mit karibischen Köstlichkeiten verwöhnt. Das umwerfend komische Berner-Duo Flügzüg und die Sängerin Francine Jordi in Bestform sorgten für hochstehende Unterhaltung der fröhlichen und verschworenen JU-AIR-Gemeinschaft.

Zum Andenken an den Sammeltag von 1982 starteten am 11. September 2007 die vier Flugzeuge Ju-52 der JU-AIR um 18.00 Uhr zu einem herrlichen einstündigen Gedenkflug. Dieser führte von Dübendorf zum Titlis und via die Stadt und den Flughafen Zürich zurück nach Dübendorf. Die Passagiere – alles um die JU-AIR und den Jubiläumsanlass besonders verdiente Personen – waren von diesem Flugerlebnis begeistert.



Sechs Flugzeuge Ju-52 über dem Dübendorfer Himmel

Geplanter Abschluss einer Erfolgsgeschichte

Die Geschäftsleitung der JU-AIR hat die Absicht, die «Erfolgsgeschichte JU-AIR» noch während fünf Jahren fortzusetzen. Nach diesem Plan wird die Geschäftstätigkeit am 11. September 2012 eingestellt. Es bestehen für diese Absicht mehrere triftige Gründe:

- Die Tradition der JU-AIR basiert auf einer vorausschauenden und vorsichtigen Planung. Die Ungewissheit über die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf nach 2010/2014 beinhaltet für die JU-AIR ein unberechenbares Risiko.
- Durch die fortschreitende europäische Regulierung der Luftverkehrsverfahren ist der Betrieb der Oldtimer-Airline JU-AIR nur noch für eine begrenzte und absehbare Zeit möglich.
- Eine so erfolgreiche und einmalige Operation wie die JU-AIR muss auf dem Höhepunkt und nicht im Niedergang beendet werden. Es geht auch um Erwägungen im Bereich des Berufspersonals und der Freiwilligen.

Der Weiterbestand des Air Force Center wird nicht in Frage gestellt. Es ist notwendig und möglich, bis in fünf Jahren dessen Existenz auch ohne JU-AIR sicher zu stellen. Es besteht die Idee, ein Flugzeug JU-52 im flugtauglichen Zustand für Zwecke des Air Force Center zu erhalten. Ein zweites Flugzeug könnte als Teil des Flieger Flab Museums mit virtuellen Verfahren dem Publikum ein Gefühl für die früheren Passagierflüge vermitteln. Das dritte Flugzeug wurde schon vor 25 Jahren zur nachmaligen Ausstellung im BMW-Museum in München vorgesehen. Der deutsche Verein der Freunde historischer Luftfahrzeuge e.V. wird sein Flugzeug HB-HOY in Mönchengladbach stationieren und allenfalls einem neuen Halter und Betreiber anvertrauen.

Verwendete Quellen:

«Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppen seit 1914», Jakob Urech, Stäfa 1979, «Flieg weiter, Ju-52!», Sepp Moser, Glattbrugg 1982, ISBN 3 855 69008 1, «Flugzeuge die Geschichte machten, JU 52», Hans-Jürgen Becker, Stuttgart 1991, ISBN 3-613-01420-3, 10 Jahre JU-AIR, Hansruedi Dubler, Illnau 1992, Die IWC-Ju auf Weltreise, JU-AIR, 2000, «Info», Hauszeitung AMF/BAMF «Ju & Me» und «Gazette», Publikationsorgan der JU-AIR und des Air Force Center, Dübendorf, <http://www.ju52archiv.de>

Anhang 1: Das Flugzeug Ju 52/3m

Den Erstflug als dreimotorige Maschine machte die Junkers Ju 52 am 7. März 1932. Im gleichen Jahr sorgte das Flugzeug im internationalen Alpenrundflug mit Start in Dübendorf für Aufsehen. Die Strecke Zürich-Genf-Mailand-Zürich wurde mit Volllast in weniger als vier Stunden zurückgelegt, 14 Minuten schneller als das Zweitplatzierte Flugzeug. Die ersten zwei Flugzeuge Ju 52/3m wurden nach Bolivien geliefert.

Die dreimotorige Ausführung der Ju 52 prägte in den 1930er-Jahren den zivilen Luftverkehr wie nur wenige weitere Flugzeuge. Die heute «Tante Ju» genannte Ju 52/3m ist eines der bekanntesten historischen Flugzeuge aus deutscher Produktion.

Schon kurz nach dem Erstflug bestellte die Deutsche Luft Hansa AG 11 Flugzeuge Ju-52/3m. Dieses *zivile Verkehrsflugzeug* galt damals als zuverlässig, sehr sicher und komfortabel. Bis zum letzten Einsatz im Mai 1945 beschaffte die Lufthansa total 186 Flugzeuge dieses Typs. Ferner setzte sie zahlreiche Flugzeuge Ju 52/3m bei ihren Tochtergesellschaften in Europa und in Übersee ein. Rund 30 Luftfahrtgesellschaften in Europa, Südamerika und in Südafrika waren Ju 52-Benutzer.

Zwischen 1932 und 1944 wurden für die *militärische Verwendung* des Flugzeuges Ju 52/3m rund 3'500 Transportflugzeuge und 1'000 «Behelfsbomber» in Deutschland produziert. Die gesamte deutsche Ju 52/3m-Produktion wird mit 4845 Flugzeugen angegeben.

Zusätzlich erfolgte von 1945 bis 1954 ein Lizenzbau von 170 Transportflugzeugen in den spanischen Flugzeugwerken Construcciones Aeronáuticas SA CASA mit der Typenbezeichnung 352L. Die französischen Ateliers Aéronatiques de Colombes produzierten von 1944 bis 1946 unter der Typenbezeichnung AAC.1 Toucan 415 Flugzeuge, die von der Ju 52/3m nicht zu unterscheiden waren. Diese insgesamt 5'430 Flugzeuge wurden in unzähligen Versionen gebaut, die sich insbesondere durch den Typ der verwendeten Motoren und durch spezielle Anforderungen an die Zelle unterschieden.

Die von der Schweizer Armee 1939 beschafften drei Flugzeuge tragen die Typenbezeichnung Ju 52/3m g4e. Die Deutsche Lufthansa AG hat einige Exemplare des gleichen Typs erhalten. Sie sind mit BMW-Motoren des Typs 132A/3 bestückt und weisen einen verstärkten Laderaumboden, grosse Ladeluken auf der Seite und im Dach der Flugzeugzelle sowie ein verstärktes Fahrwerk auf.

Heute existieren nach dem deutschen Ju 52-Archiv weltweit noch 49 intakte Exemplare der Ju 52/3m, davon sind acht flugtauglich.

- Die JU-AIR verwendet drei Ju 52/3m g4e und eine CASA 352L, die einzigen Flugzeuge, welche von den historisch wertvollen Original-BMW-Motoren 132A/3 angetrieben werden.
- Eine Maschine Ju52/3m der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung ist in Hamburg stationiert.
- Die South African Airways Historic Flight in Swartkop/Pretoria, die amerikanische Commemorative Air Force auf dem Gary Regional Airport bei Chicago und die französische Amicale Jean-Baptiste Salis in Cerny-la Ferté-Alais bei Paris betreiben je eine CASA 352L.

In zahlreichen Museen in Europa sowie in Nord- und Südamerika sind nicht flugtaugliche Ju 52-Flugzeuge oder Ju 52-Bestandteile ausgestellt.

Anhang 2: Hugo Junkers

Die Flugzeuge Ju 52 sind ein Produkt der Firma Junkers & Cie in Dessau. Der Firmengründer Hugo Junkers (1859 – 1935) war ein vielseitiger Ingenieur, Erfinder und Unternehmer. Nach der Tätigkeit in seiner Heimatstadt Rheydt (heute Mönchengladbach) zog er im Jahre 1888 nach Dessau zur Deutschen Continental Gasgesellschaft. 1892 gründete er sein eigenes Unternehmen in einem Pferdestall mit einem einzigen Mitarbeiter. 1897 folgte er einem Ruf als Professor für Thermodynamik an die Technische Hochschule Aachen, wo er die *Versuchsanstalt Professor Junkers* aus den Überschüssen der inzwischen gewachsenen Junkers & Cie finanzierte. Im Laufe des ersten Weltkriegs wendete sich Junkers dem Flugzeugbau zu. 1915 entwickelte Junkers das erste Ganzmetallflugzeug J 1 und 1919 wurde trotz des Verbots im Friedensvertrag von Versailles zum Bau von Grossflugzeugen in Deutschland vom 28. Juni 1918 das weltweit erste Luftverkehrsflugzeug F13 gebaut.

1921 gründete er eine Abteilung Luftverkehr der Junkerswerke, welche 1932 zusammen mit der Deutschen Aero Lloyd zur staatlichen «Deutschen Luft Hansa AG» fusioniert wurde.

Das Flugzeug Ju 52 ist das bekannteste Produkt aus der Wirkenszeit von Hugo Junkers. Zuerst wurde im Jahre 1930 eine einmotorige Version als Frachtflugzeug Ju 52/1m entwickelt und in 7 Exemplaren gebaut. Daraus abgeleitet entstand 1932 unter dem Chefkonstrukteur Ernst Zindel der dreimotorige Typ Ju 52/3m, von welchem danach in Deutschland 4'845 Stück produziert wurden. Hugo Junkers wurde vom Regime der Nationalsozialisten ab 1933 sämtlicher Patent- und Eigentumsrechte beraubt. Er lebte zeitweise unter Hausarrest und verstarb 1935 an seinem 76. Geburtstag in Gauting bei München. Sein Wirken wird im «Technikmuseum Hugo Junkers» in Dessau gewürdigt.

* * * * *