

Ju 52 D-AQUI

# 75 Jahre “Tante Ju”



1936 bis 1961

## Über den norwegischen Fjorden



1961 bis 1986

## Ein Vierteljahrhundert jenseits des Atlantiks



1986 bis 2011

## „Going Home“ – die Junkers kehrt zum Kranich zurück



# Happy Birthday Ju 52/3m D-AQUI „Berlin-Tempelhof“!

**Als sich im Januar 1926 die Fluglinien Deutscher Aero Lloyd und Junkers Luftverkehr zur Deutschen Luft Hansa Aktiengesellschaft zusammenschlossen, starteten die ersten Maschinen der jungen Fluglinie vom Berliner Flughafen Tempelhof aus. In den Wirren des Zweiten Weltkrieges ging die erste Lufthansa unter, doch knüpfte bereits 1953 die neu gegründete Deutsche Lufthansa AG an die Erfolgsgeschichte ihrer Vorgängerin an.**

Aus Anlass des bevorstehenden 60. Geburtstages der ersten Fluglinie namens Lufthansa erwarb das Unternehmen 1984 in den USA eine der wenigen, flugfähig erhaltenen Junkers Ju 52/3m. Jenes Muster, das mit fast 80 Maschinen das Rückgrat der alten Lufthansa darstellte, und dessen Zuverlässigkeit fast schon als sprichwörtlich galt. Dies geschah vor allem auf Initiative des damaligen Technikvorstandes der Lufthansa, Reinhardt Abraham, dessen Signet heute den Rumpf der „Tante Ju“ ziert. So wurde die „D-AQUI“ binnen 16 Monaten in den Hamburger Lufthansa-Werkstätten restauriert und pünktlich zu ihrem 50. Erstflugjubiläum, am 6. April 1986, auf den Namen „Berlin-Tempelhof“ getauft. Er erinnert an die Wurzeln sowie die enge Verbundenheit der Lufthansa zur Hauptstadt des heute wiedervereinigten Deutschlands.

Unter der Regie der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung ist die Junkers Ju 52/3m seit nunmehr 25 Jahren als fliegender Botschafter und Sympathieträger in den Farben des Kranichs unterwegs, und hat insgesamt 75 spannende Jahre „auf dem Wellblechkleid“. Diese Broschüre gibt einen kleinen Einblick in die wechselvolle Geschichte jenes Traditionsflugzeugs der Lufthansa, das noch eine Menge Zukunft vor sich hat.

Bernhard Conrad  
Vorsitzender  
Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung

1936 bis 1961

# Über den norwegischen Fjorden



**Sie ging 1936 an den Start, flog in ihrem bewegten „Flugzeugleben“ auf drei Kontinenten, für Airlines, das Militär, windige Abenteurer und fliegende Himmelhunde - und eroberte sich dabei einen festen Platz in den Herzen ihrer weltweiten Fans: die Junkers Ju 52/3m „D-AQUI Berlin-Tempelhof“ der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung (DLBS).**

Hugo Junkers hätte sich wohl kaum träumen lassen, dass sein ursprünglich einmotoriger Entwurf eines Transportflugzeugs auch in seinem neunten Jahrzehnt noch so große Emotionen bei Besatzungen, Wartungspersonal, Passagieren und Freunden der Ju 52 weckt. Liebevoll wird die Wellblechdame der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung von ihren Fans „Tante Ju“ oder auch „alte Ziege“ genannt. Letzteres, wenn sie ihre

*Bereits in den 30er Jahren wurden fabrikneue Ju 52/3m für Exportkunden mit amerikanischen Pratt & Whitney Wasp Motoren und dreiblättrigen Hamilton Standard Verstellpropellern ausgerüstet. Diese Maschinen flogen beispielsweise bei der schwedischen ABA..*

Techniker mal wieder vor eine größere Herausforderung stellt. Und wo immer das sonore Brummen der drei Pratt & Whitney Motoren der „guten alten Tante Ju“ erklingt, drehen die Menschen neugierig ihre Köpfe gen Himmel.

Die „D-AQUI“, deren offizielles Kennzeichen seit 1986 eigentlich D-CDLH lautet, flog die kürzeste Zeit ihres langen Flugzeuglebens in Deutschland. Nur wenige Wochen, nachdem sie am 10. April 1936 mit dem Taufnamen „Fritz Simon“ an die damalige Lufthansa ausgeliefert wurde, ging die Ju 52/3mge nach gerade einmal 300 Flugstunden bereits in den Besitz der Det Norske Luftfartsselskap Fred. Olsen & Bergenske A/S (DNL) über.

Die norwegische Fluglinie, unter der Leitung des Polarflugpioniers Hjalmar Riiser-Larsen, war erst ein Jahr zuvor, am 7. Juni 1935 an den Start gegangen. Ihr erstes Flugzeug, die Ju 52/3m mit dem Kennzeichen LN-DAE arbeitete zur Begeisterung des DNL-Managements wie ein Uhrwerk auf der Route Oslo-Bergen, mit Zwischenlandungen in Moss, Arendal, Kristiansand, Stavanger und Haugesund. Als nächste Ju 52 folgte am 6. Juni 1936 die LN-DAF „Najaden“, und der jungen Airline schien eine rosige Zukunft beschert – bis sie elf Tage später das Schicksal in Form des ersten Unglücks der Firmengeschichte ereilte. Das DNL-Flaggschiff „Havørn“ kollidierte mit dem Berg Lihesten am Ausgang des Sognefjords auf dem Flug von Bergen nach Tromsø, wobei die Maschine vollständig zerstört wurde. Ganz Norwegen stand unter Schock, doch der Betrieb musste weiter gehen und so entschied die DNL-Geschäftsleitung in einer Sitzung am 25. Juni 1936, schnellstens eine weitere Ju



► **Dass Flugzeuge** des Modells Ju 52/3m selbst nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und der Auflösung der Junkers-Werke noch weiterhin im Airline-Dienst standen, war kein spezifisch norwegisches Phänomen. British European Airways in Großbritannien und die französische Air France sind Beispiele für weitere große europäische Fluglinien, die ihre Nachkriegsdienste mit den bewährten Junkers-Maschinen aufbauten. ◀

52 als Ersatz für „Havørn“ zu beschaffen. Ganze sechs Tage später war nicht nur ein neues Flugzeug gefunden, sondern bereits als LN-DAH zugelassen und auf den Namen „Falken“ getauft:

*Erst in den Nachkriegsjahren erhielten zahlreiche norwegische Küstenorte befestigte Flugplätze. So waren die mit Schwimmern ausgerüsteten Seeflugzeuge der DNL die einzige schnelle Verbindung zur Außenwelt.*

die einstige D-AQUI „Fritz Simon“ der Lufthansa. Für die nachfolgenden vier Jahre versah „Falken“ zuverlässig ihren Dienst auf den sich immer weiter ausdehnenden Küstenrouten der DNL. Die Airline bediente mit ihren Ju 52 fast die identischen Hafenstädte wie die maritime Konkurrenz – allen voran die legendären Postdampfer der Hurtigrouten. 1938 reichte das Streckennetz von Oslo, bis hinauf in das lappländische Kirkenes, nahe der russischen Grenze. Nach Eröffnung des Land- und Seeflug-



hafens Oslo-Fornebu, am 1. Juni 1939, hoben auch die mit Schwimmern ausgerüsteten Ju 52 der DNL von dort aus zum Flug in das Land der Mitternachtssonne ab. Niemand konnte zu jenem Zeitpunkt ahnen, dass kein Jahr später der norwegische Luftverkehr für ein halbes Jahrzehnt fast völlig zum Erliegen kommen sollte.

*„Askeladden“, zweiter norwegischer Taufname der Ju 52 – ist die Hauptfigur vieler norwegischer Volksmärchen. Er steht für einen oft unterschätzten Charakter, dem es am Ende doch als Einzigen gelingt, die „bösen Mächte“ zu besiegen.*

**Der SAS-Flugplan des Jahres 1948 weist die Verbindungen der Junkers Ju 52/3m Flotte aus. Auf ihnen kam auch die D-AQUI der DLBS zum Einsatz.**

Nach dem deutschen Einmarsch in Norwegen am 9. April 1940 flohen zahlreiche Mitarbeiter der DNL nach Großbritannien oder die USA. Die Flugzeuge verblieben jedoch im Land, und so ging LN-DAH an Lufthansa über, die sie wie-



**LN-DAH „Falken“ an der Pier des Wasserflughafens der schwedischen Hafenstadt Göteborg.**

*Eine Focke-Wulf FW 200 „Condor“ der dänischen DDL eröffnete am 1. Juni 1939 den Flughafen Oslo-Fornebu. Jenes Muster, das die DLBS derzeit mit Partnern als einzigartiges Ausstellungsstück restauriert. Mittlerweile ist auch Fornebu schon Geschichte, und wurde von Oslo-Gardermoen abgelöst.*

der mit ihrer ursprünglichen Registrierung D-AQUI – unter dem neuen Taufnamen „Kurt Wintgens“ einsetzte.

Nach Kriegsende, am 8. Mai 1945 und dem Neustart des Flugbetriebes kamen zunächst Douglas DC-3 auf halb-militärischen Versorgungsflügen unter der Leitung von Norges Luftfartstyre zum Einsatz, bis sich eine neue Airline unter dem alten Namen Det Norske Luftfart-

selskap A/S (DNL) im Frühjahr 1946 konstituierte. Zu ihrem Flugzeugpark zählten anfangs drei Douglas DC-3 und fünf Junkers Ju 52/3m. Darunter die ex „Fritz Simon“, ex „Falken“, ex „Kurt Wintgens“, die von der neuen DNL im Mai 1946 als LN-KAF registriert wurde, und mit „Askeladden“ bereits ihren vierten Taufnamen erhielt. Ihr Einsatzgebiet unterschied sich in keiner Weise von dem der Vorkriegs- oder Kriegszeit, denn die bewährte Ju 52 pendelte nun wieder entlang der norwegischen Küste. Zuverlässig wie seit ihren ersten Einsatztagen flog LN-KAF für DNL, bis die Airline-Techniker bei einer Routinekontrolle im Jahr 1947 einen erheblichen Korrosionsschaden am Flugzeug feststellten. Nur durch die



***In ihrem abwechslungsreichen „Flugzeugleben“ trug die Ju 52 auch die Farben der SAS. Sie war der letzte Betreiber, der das Flugzeug mit Schwimmern nutzte.***

Verschmelzung der ursprünglichen LN-KAF, Werknummer 5489, mit dem Rumpf und weiteren Bauteilen einer militärischen Ju 52/3mg8e, Werknummer 130714, konnte das Flugzeug vor der drohenden Ausmusterung bewahrt werden.



*Zeichnung der „Askeladden“ in den Farben der SAS vor einer norwegischen Fjordkulisse.*

Im Februar 1948 ging die neue „Askeladden“ wieder an den Start – nun aber in den Farben der von DNL, der schwedischen ABA/SILA und der dänischen DDL am 1. August 1946 gegründeten Scandinavian Airlines System (SAS). Während auf den übrigen Routen der SAS damals hochmoderne Flugzeugmuster beschafft wurden, gab es zunächst keinen passenden Ersatz

für die bewährten Ju 52 auf dem norwegischen Küstennetz. Einzig drei größere Short Sandringham Flugboote ergänzten zeitweilig die Junkers-Flotte. So blieben die zuverlässigen Junkers-Wasserflugzeuge bis 1956 die einzige

► **Als sich am 11. September 1930** die erste Ju 52 in die Lüfte erhob, ähnelte sie noch wenig den späteren Versionen dieses Typs mit dem markanten Wellblechkleid. 1929 hatte Firmengründer Hugo Junkers seinem Chefkonstrukteur Dipl.-Ing. Ernst Zindel den Auftrag erteilt, ein einmotoriges Frachtflugzeug zu entwerfen. Grundlage der Planungen war ein Gutachten führender Mitarbeiter des ehemaligen Junkers Luftverkehrs, der 1926 mit dem Deutschen Aero Lloyd zur Luft Hansa fusionierte. Sie sahen gerade im Frachtverkehr ein lukratives Geschäftsfeld, für das die Ju 52/1m mit ihrer 19,6 Kubikmeter fassenden Kabine maßgeschneidert war. Große Ladeluken, selbst auf dem Kabinendach, sollten die Beladung mit sperriger Fracht erleichtern. Um die neue Maschine jedoch auch für den Passagierverkehr attraktiv zu machen, der aus Sicherheitsgründen mehrere Motoren verlangte, konzipierte Zindel die Ju 52 von Anfang an für eine dreimotorige Version. Der Weg zur Ju 52/3m konkretisierte sich im April 1931, als eine Ju 52/1m mit Attrappen zweier Flächenmotoren für Luftwiderstandstests ausgestattet wurde.

Im Bug des Flugzeugs arbeitete aber zunächst als einziges Triebwerk ein wassergekühlter, 12-zylindriger BMW VII aU mit 690 PS Startleistung und 600 PS maximaler Dauerleistung. Damals war dies der stärkste, in Deutschland gebaute Flugmotor. Zum Vergleich: die mächtigen, 18-zylindrigen Kolbenmotoren der fast drei Jahrzehnte später produzierten Lockheed Super Star, dem künftigen Traditionsflugzeug der DLBS, bringen es auf je 3.400 PS! ◀



*Diese historische Schnittzeichnung einer Ju 52 zeigt die ursprüngliche Kabineneinrichtung einer Lufthansa „Tante Ju“.*

Luftverbindung vieler norwegischer Küstenorte zur Außenwelt. Erst dann musterte SAS ihre bewährten „Tante Ju’s“, endgültig aus, von denen zuletzt noch zwei Flugzeuge im Einsatz standen – darunter die heutige D-AQUI der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung.

► **Die erste, mit drei Pratt & Whitney Hornet-Motoren** ausgerüstete Ju 52/3m flog am 7. März 1932. Jene Werknummer 4008 war für die Fluglinie Lloyd Aero Boliviano bestimmt und entsprach noch nicht dem Serienstandard späterer Maschinen. Erst aerodynamische Verbesserungen, wie die Verkleidung von Motoren und des Fahrwerks, steigerten die Höchstgeschwindigkeit nachfolgender Ju 52/3m von anfangs 235 auf maximal 315 km/h.

Die „Tante Ju“ wurde zu einem globalen Verkaufsschlager. Bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs verkauften die Junkers Werke über 400 Maschinen an Fluglinien rund um den Globus. Die robusten Dreimotorigen flogen zuverlässig für europäische Kunden, auf Strecken über die süd-amerikanischen Anden, im eisigen Sibirien, über der heißen afrikanischen Savanne und im damals kaiserlichen China. Selbst nach Kriegsende verliehen noch AAC.1 bezeichnete Ju 52/3m die Endmontagelinie von Amiot in Frankreich, und in Spanien produzierte die CASA, heute Teil des Airbus-Konzerns, Ju 52/3m unter dem Namen Casa 352. Erst nach rund 5.000 im In- und Ausland gebauten Flugzeugen endete schließlich Mitte der 50er Jahre die Produktion dieses Bestsellers mit einer finalen spanischen „Tante Ju“. ◀



1961 bis 1986

# Ein Vierteljahrhundert jenseits des Atlantiks



**Nach seiner Ausmusterung stand das Schicksal der Ju 52 der DLBS, wie so oft in seiner Geschichte, zunächst auf des Messers Schneide. Pläne für seine Ausstellung in einem norwegischen Museum scheiterten an der schieren Größe der Junkers – und so setzte SAS die Suche nach einem Käufer fort.**

Dieser fand sich schließlich Anfang 1957 in der ecuadorianischen Transportes Aéreos Orientales S.A. (TAO). In 20 Holzkisten sicher verpackt, und mit 20 Tonnen Ersatzteilen als „Lebenselixier“, traf die ehemalige LN-KAF im Sommer 1957 in Südamerika ein. Beim Abladen fiel sie ins Hafenbecken, zum Glück ohne größere Schäden zu erleiden. Dies war die letzte Begegnung der Ju 52 mit dem Wasser der Ozeane, denn nun wurde sie auf Räder gestellt und flog fortan als Landflugzeug. Unter der Regie des einstigen Lufthansa-Piloten Christof Drexel, der bereits den Kauf in Norwegen eingefädelt hatte, erfolgte im Sommer 1957 die Montage der Ju 52 in Ecuador.

Eine neue Ära im Flugzeugleben der heutigen „Berlin-Tempelhof“ nahm nun ihren Anfang mit der Zulassung HC-ABS und dem Taufnamen „Amazonas“, als Transporter von Passagieren und Fracht aller Art, wozu selbst lebende Ziegen und Kühe gehört haben sollen. Ganze fünf Jahre dauerte dieses abenteuerliche Intermezzo in der Geschichte der heutigen D-AQUI. Dabei war Werknummer 130714 nicht die einzige Ju 52,

die für TAO im Einsatz stand, wie ein Unfallbericht mit der Schwestermaschine HC-SND vom 2. April 1958 belegt.

Im Jahr 1962 wird die „Tante Ju“ schließlich nach 8.000 abgeleisteten Flugstunden ausgemustert und fristet fortan am Rande des Flughafens von Quito fast unbeachtet ihr Schicksal. Für acht Jahre ist das Junkers-Wellblech schutzlos den Elementen ausgeliefert, bis der einstige US-Bomberpilot Lester F. Weaver den historischen Wert der „good old Aunty Ju“ erkannte und den Oldtimer für 5.000 US-Dollar erwarb. Nach ihrer flugtechnischen Überholung



*Der Science-Fiction und Luftfahrtautor Martin Caidin taufte die Ju 52 „Iron Annie“ und tourte mit ihr für viele Jahre durch die amerikanische Flugschau-Szene.*

startete die nun mit den Initialen ihres neuen Eigners N130LW registrierte Ju 52 im Oktober 1970 zum achttägigen Überführungsflug in den US-Bundesstaat Illinois. Auf Grund technischer Bedenken erteilte die US-Flugsicherheitsbehörde FAA jedoch nur eine eingeschränkte „Experimental“-Zulassung, und nach nur zwei weiteren Jahren




*Äußerlich zeigte sich „Iron Annie“ kurz vor dem Überführungsflug nach Deutschland zwar in guter Verfassung, doch brachten die rund einjährigen Instandsetzungsarbeiten auf der Lufthansa Basis in Hamburg zahlreiche Korrosions- und Rissbefunde ans Licht. Sie wurden vollständig von den Lufthansa-Technikern beseitigt, bevor die D-AQUJ im April 1986 völlig „runderneuert“ wieder an den Start ging.*

und einem weiteren Eigentümerwechsel ging die „Tante Ju“ schließlich für 52.500 US-Dollar in die Hände des amerikanischen Luftfahrt- und Science Fiction-Autors Martin Caidin über. Nach den Beweggründen für seinen Kauf gefragt, ist seine viel sagende Antwort überliefert: „I just had to buy the damned plane!“ 1976 ließ Caidin seine nun „Iron Annie“ getaufte „Aunty Ju“ in Florida grundüberholen, was rund ein halbes Jahre dauerte und den stolzen Ju-Eigner fast eine viertel Million US-Dollar kostete. Während dieser weit über das Übliche hinausgehenden Inspektion wurde die Junkers von den ursprünglichen BMW-Motoren (ein Lizenzbau der Pratt & Whitney 1340) auf Pratt & Whitney PW1340 S1 H1G Wasp umgerüstet und erhielt Räder und Bremsen einer

Curtiss C-46 Commando verpasst. Frisch überholt, frisch lackiert und mit dem neuen, passenden Kennzeichen N52JU versehen, war der Wellblechflieger für die nächsten acht Jahre fortan Star der amerikanischen Flugoldtimer-szene.

Das wäre die Junkers Ju 52/3m, Werknummer 130714, vielleicht auch bis heute geblieben, wenn 1986 nicht das 60. Jubiläum der „alten“ Lufthansa angestanden hätte, das den damaligen Vorstand der „neuen“ Lufthansa nach einem Flugzeug Ausschau halten ließ, das wie kein Zweites als Symbol für Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Ingenieurkunst im Zeichen des Kranichs steht.



A close-up photograph of a propeller on a Junkers aircraft engine. The propeller is white and mounted on a dark engine housing. The engine housing is black and has a circular opening revealing the engine's internal components. The propeller has a small red and white logo on its base. In the background, a white sign with the text "USA" and "ELHOF" is visible. The sky is blue with some clouds.

1986 bis 2011

**„Going Home“ –  
die Junkers kehrt  
zum Kranich  
zurück**

**Groß war die Freude bei allen Lufthanseaten, als die Crew der „Iron Annie“ nach einem äußerst abenteuerlichen Überführungsflug am 28. Dezember 1984 sicher und glücklich in Hamburg-Fuhlsbüttel gelandet war. Wieder einmal hatte die „gute alte Tante Ju“ unter Beweis gestellt, dass sie selbst bei widrigsten Wetterverhältnissen und kritischen Technikproblemen ihre Besatzung nicht im Stich lässt.**

*Die Ju 52 D-CDLH fällt mit einem maximalen Abfluggewicht von 10,5 Tonnen in die Gewichtsklasse „Charlie“ für deutsche, mehrmotorige Flugzeuge. Für die Zulassung als D-AQUI, in der höchsten Kategorie „Alpha“, hätte es ein maximales Startgewicht von über 20 Tonnen bedurft. Daher der vom damaligen Direktor des Luftfahrt Bundesamtes, Karl Kössler, befürwortete und vom damaligen Bundesverkehrsminister genehmigte Trick mit der Bemalung als „D-AQUI“.*

Der zweiwöchige Überführungsflug führte auf 8.000 Kilometern von Opa Locka im sonnigen Florida, über das winterliche Labrador, das eisige Grönland, entlang der verschneiten isländischen Gletscher, durch den schottischen und britischen Regen, bis nach Hamburg.

Der bekannte Strukturspezialist der Lufthansa Technik, „Mister 707“ Harald Claasen und Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung (DLBS)-Werkstattleiter Gerhard Stelling erinnern sich, dass anfangs geplant war, die Ju für eine Zeitraum von maximal fünf Einsatzjahren flugfähig

instandzusetzen. Dann, so glaubte man damals, würde das Interesse für den historischen Neuzugang der Lufthansa-Flotte schon nachlassen – und die Ju 52 könnte einen würdigen Platz in einem Luftfahrtmuseum bekommen. Heute, 25 Jahre später, ist die Ju bei Crews, Passagieren und Fans so beliebt wie kein zweites Muster in den Farben der Lufthansa. Und nach dem 75. Jubiläum sind nun alle Augen auf das Hundertjährige gerichtet!

Aber zurück in den Winter 1984/85: 6.000 Mannstunden hatte das damalige Lufthansa Technikmanagement für die Instandsetzung veranschlagt, doch wo immer die Experten der Tante Ju genauer unter die Wellblechhaut schauten, entdeckten sie gravierende Korrosionsbefunde. So mussten allein vier der acht Hauptholme in dem Tragflächenmittelstück unter dem Rumpf komplett gewechselt werden. Tragende Teile und Verkleidungen galt es zu tauschen und mit neuen, korrosionsbeständigeren Materialien zu ersetzen. Im Sommer 1985 zog das Management zunächst die sprichwörtliche „Reißleine“, da der Kostenrahmen bei weitem überschritten war. Doch schnell erlagen auch die obersten Lufthanseaten dem Charme der Tante Ju, und gaben den Weg für alle erforderlichen Arbeiten, bis hin zur erneuten Lufttüchtigkeit frei.

Harald Claasen erinnert sich, dass das Flugzeug zwar mit den üblichen Betriebshandbüchern in Deutschland eintraf, jedoch keine Konstruktionsunter-



*Zwischen ihren großen Schwestern, hier ein Boeing 747 Frachter der Lufthansa, verwandelten die Technikexperten der Lufthansa die im dunklen olivgrün lackierte „Iron Annie“ zu der in silbernem Wellblech glänzenden „Berlin-Tempelhof“.*

lagen für die notwendigen Eingriffe in das Innenleben der Ju dabei waren. Die beschaffte sich das Technikteam der ersten Stunde in Kopie aus einer musealen Sammlung. So entstand nicht nur die Erstausgabe des technischen Betriebshandbuches der heutigen D-

AQUI quasi als „Nebenjob“ aller beteiligten Ingenieure und Techniker. Denn die eigentliche Arbeit bei Lufthansa Technik durfte nicht vernachlässigt werden, auch wenn die Ju viel Zeit in Anspruch nahm.

*Am 1. November 2002 wurde in Hamburg der Förderverein „Freunde der Lufthansa Ju 52 e.V.“ gegründet. Seine Aufgabe ist die Unterstützung des weiteren Flugbetriebs der Lufthansa Ju 52 und der dafür erforderlichen Wartung und Instandhaltung.*

Auf Basis der ursprünglichen Junkers-Bauvorschriften arbeitete sich das Ju-Team durch die einzelnen Gewerke. Dazu gesellten sich bald eine Reihe von Änderungen und Ergänzungen, die aus aktuellen Sicherheitsstandards oder behördlichen Forderungen hervorgingen. Die daraus resultierende Muster-

prüfung zwischen Januar und April 1986 beanspruchte allein 7.000 Mannstunden im Ingenieurwesen. Insbesondere die Änderungen des Flightdeck-Layouts, das auf den technologischen Stand der späten 80er Jahre gebracht wurde sowie bei Bremsen und Rädern, um nur zwei Bereiche zu nennen, schlugen

*Die erste Fluglinie namens Deutsche Luft Hansa AG wurde vor 85 Jahren, am 6. Januar 1926 durch einen Zusammenschluss der Junkers Luftverkehr mit dem Deutschen Aero Lloyd (DAL) gegründet. DAL brachte das bis heute unveränderte Kranich-Signet in die neue Fluglinie ein, das der Grafikdesigner Otto Firlre bereits 1918 entworfen hatte.*

dabei mit vielen Stunden zu Buche. Die Motoren durchliefen zunächst wie bei einer normalen Inspektion die Hamburger Triebwerkswerkstätten, wie sich



*Die Techniker der Lufthansa begrüßten die Ju 52 auf ihre ganze eigene Art und brachten dieses Schild während der Restaurierung am Rumpf der „Tante Ju“ an.*

Gerhard Stelling erinnert. Zylinder wurden gezogen und gereinigt, Ventile eingeschliffen, bis die drei Pratt & Whitney „Wasp“ im Herbst 1985 erstmals wieder auf dem Prüfstand in Uetersen bei Hamburg zu Leben erwachten.

Im April 1986 war es schließlich soweit. Das stolze Ju-Team konnte die Zulassung der runderneuten Junkers, mit Erteilung des offiziellen Kennzeichens

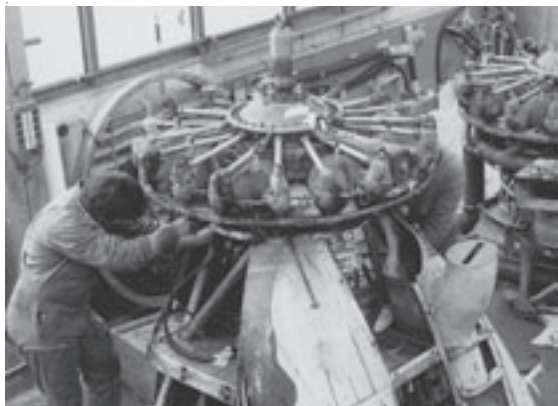
*Zwei Wochen benötigte die amerikanische Überführungscrew, bis „Iron Annie“ von Florida aus kommend sicher den Hamburger Flughafen erreichte. Groß war die Freude der Lufthanseseaten, als ihre „Tante Ju“ am Silvesterabend 1984 nach geglückter Atlantiküberquerung vor die Wartungshangars der Lufthansa rollte. Zeitgleich verabschiedete Lufthansa an jenem Tag ihre letzte Boeing 707 mit einem wehmütigen Deutschlandrundflug in den wohlverdienten Ruhestand, der ebenfalls in Hamburg-Fuhlsbüttel endete.*



D-CDLH in der höchsten Zulassungs-  
klasse 1 für Personenbeförderung fei-  
ern. Es war sogar gelungen, den  
behördlichen Segen für die großflächige  
Lackierung des Flugzeugs als histori-  
sche „D-AQUI“ zu bekommen – aller-  
dings hat diese Bezeichnung keine luft-  
fahrtrechtliche Bedeutung mehr. Das

gültige Kennzeichen steht verschwiegen  
in kleineren Buchstaben auf beiden Sei-  
ten des Rumpfes, unter dem Höhenleit-  
werk.

Am 6. April 1986, auf den Tag fünfzig  
Jahre nach dem Erstflug der ersten D-  
AQUI in Dessau, wurde die D-CDLH auf



*oben links: Die drei Pratt & Whitney Motoren  
wurden zunächst in den Hamburger Triebwerks-  
werkstätten der Lufthansa überholt.*

*oben rechts: Mit einer Lufthansa Boeing 727-  
230 als Nachbarin trägt die Ju 52 gegen Ende  
der Grundüberholung bereits ihr symbolisches  
„Kennzeichen“ D-AQUI.*

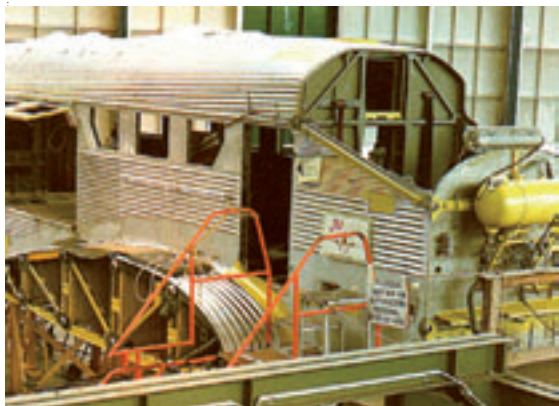
*unten links: Parallel zu den Strukturarbeiten  
wurde das Flightdeck der Ju 52 an den Standard  
eines modernen Verkehrsflugzeugs angepasst,  
ohne dabei seinen historischen Charme zu ver-  
lieren.*

*unten rechts: Während der Instandsetzung wur-  
den Zylinder gezogen und gereinigt, Ventile ein-  
geschliffen bis die Motoren im Herbst 1985 wie-  
der zu Leben erwachten*

den Namen „Berlin-Tempelhof“ getauft. Jener legendäre Flughafen, der als Drehkreuz des Kranichs zu Zeiten der Ju 52 die Rolle von Frankfurt/Main der heutigen Lufthansa inne hatte. Mittlerweile erhielt die Wellblechdame zudem das Signet von Reinhardt Abraham als Hommage an den damaligen Lufthansa-

Technikvorstand, der sich wie kein Zweiter für den Erwerb und die Restaurierung der „Tante Ju“ bei Lufthansa einsetzte.

Die Ju 52/3m war nun fit für den Einsatz und begann auf unzähligen Flügen immer mehr Menschen für sich und die



*oben links: Korrosions- und Rissbefunde wurden während der Instandsetzung in den Jahren 1985 und 1986 penibel beseitigt, und Wellblech wo immer nötig durch neu gefertigtes Material ersetzt.*

*unten links: Taufe der D-CDLH, alias „D-AQUI“ auf den Namen „Berlin-Tempelhof“ am 6. April 1986.*

*oben rechts: Die Taufe fand auf den Tag 50 Jahre nach dem Erstflug der D-AQUI bei den Junkers-Werken in Dessau statt.*

*unten rechts: Der damalige Lufthansa-Technikvorstand Reinhardt Abraham (Mitte) gilt als Initiator und treibende Kraft des Ju 52-Projektes. Ihm zu Ehren ziert sein Signet den Rumpf der „Berlin-Tempelhof“.*



Lufthansa zu begeistern. Pro Jahr rund 10.000 Gäste, die seitdem auf den 16 komfortablen Ledersitzen an Bord Platz nehmen.

Schon immer war es jedoch auch das Credo der Lufthansa, dass Gutes noch besser werden kann. Und so machten sich die Techniker schon nach dem ersten Betriebsjahr an die Umrüstung der Flugsteuerung. Bis dato verfügte der Pilot auf dem rechten Sitz, wie von Junkers im Jahr 1936 ausgeliefert, nur über ein horizontal um eine zentrale Aufhängung drehbares Brett, auf dem die Fußpedale montiert waren. Da von den Piloten besonders bei Schulungsflügen auch vom rechten Platz aus die volle Steuerbarkeit gewünscht wurde, erhielt die D-AQUI nun die gleiche moderne Pedalauslegung, wie auf dem linken Platz des Kommandanten.

Ein weiteres Highlight war die Änderung der Flügelvorderkante vom ursprünglichen Glattblech-Design des Schwimmerflugzeugs zur heutigen Wellblechform der Ju 52-Landausführung. Dies reduzierte erheblich den Luftwiderstand – und verbesserte somit entscheidend die Flugleistungen. Auch ein Warngerät vor einem möglichen Strömungsabriss stand zur Diskussion. Die erforderlichen Testflüge mit der Testpilotenlegende Hans-Ludwig Meyer am Steuer, und unter Einsatz des heutigen Vorstandsvorsitzenden der Lufthansa Technik AG, August-Wilhelm Henningsen, zeigten, dass auch die Ju 52 der DLBS ohne „Stall Warning“ auskommt.

Doch damit nicht genug. Nach der großen USA-Tournee der Ju 52, im Sommer 1990, folgte der bis dato größte technische Eingriff im „neuen Leben“

*links: Die Ju 52 im Flug über der Hamburger City mit dem weltberühmten Wahrzeichen der Stadt unter ihren Flügeln, der St. Michaelis Kirche, kurz „Michel“ genannt.*

*unten: Zwei fliegende Legenden der Lufthansa begegnen sich: die Junkers Ju 52/3m sowie die Boeing 737, auf deren Entwicklung die Airline entscheidenden Einfluss hatte.*





der D-AQUI. In der Winterliegezeit 1990/91 erhielten die Motoren der Ju ein Unteretzungsgetriebe. Und an Stelle der alten, lautereren Zweiblattpropeller, wurden nun leisere und Leistung steigernde Dreiblatt-Propeller installiert. So präsentiert sich die Tante Ju heute nicht nur als schöner, sondern auch als nachbarschaftsfreundlicher Flugoldtimer.

Dass die Maschine auch künftig in bester technischer Verfassung ist, dafür sorgt seit 1992 das Technik-Team der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung (DLBS), die als eigenständiger Part 145 Betrieb für die Wartung ihrer Flotte zugelassen ist.

Fünf Mechaniker sind in Hamburg tätig, von denen jeder ein „Allrounder“ ist. Sie

begleiten die Ju auf ihren Einsätzen und sorgen auch für die fortlaufende Grundüberholung des Flugzeugs während der jährlichen Winterliegezeit. Dabei wird das Routinepaket der Jahresnachprüfung um jährlich sich abwechselnde Schwerpunkte, wie besonders eingehende Inspektionen der Struktur, Steuerung und Systeme oder der Motoren ergänzt. So wird alles getan, um heute und in Zukunft einen sicheren Flugbetrieb der Junkers Ju 52/3m „Berlin-Tempelhof“ weiterhin zu gewährleisten.

Nochmals, Happy Birthday „Tante Ju“, „Aunty Ju“ oder „alte Ziege“ – mögest Du noch lange fliegen!



Autor: Wolfgang Borgmann

Design/Produktion: Jespersen Werbeagentur

Quellennachweis:

Deutsche Lufthansa AG, Archivmaterial

Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung, Archivmaterial

Freunde der Lufthansa Ju 52 e.V., Memoiren einer jungen „Alten Dame“

Johan Nerdrum, Fugl Fønix, En Beretning Om Det Norske Luftfartsselskap

Lufthansa Traditionsflug GmbH, Junkers Ju 52 Berlin-Tempelhof

Scandinavian Airlines, Annual Report 1954/55

Scandinavian Airlines, The First 50 Years

Vitra Design Museum, Airworld

Wolfgang Borgmann, diverse Publikationen des Autors

Wolfgang Wagner, Hugo Junkers, Pionier der Luftfahrt – seine Flugzeuge

Bildnachweis:

Deutsche Lufthansa AG

Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung

Harald Claasen

Luftfahrtarchiv Wolfgang Borgmann

SAS - Scandinavian Airlines System

Besonderer Dank gilt Wolfgang Hergesell und Heinz Abraham für Ihre Erinnerungen und Anmerkungen, die maßgeblich zum Gelingen dieser Broschüre beitragen.





**Deutsche Lufthansa  
Berlin-Stiftung**