

Die Wiege der Luftfahrt

Nachdem Lilienthal mit seinen Gleitflügen die Physik der Tragflächen erforscht hatte, blühte ab 1908 Berlin-Brandenburg als Wiege der Luftfahrt auf. Firmen wie die der Brüder Wright und die von Edmund Rumpler siedelten sich in Berlin Johannisthal an. In den 20er Jahren lösten Kosmosträume aus UFA-Filmen eine Experimentierwelle mit ersten Raketentriebwerken aus. Die Nazis forcierten alle Entwicklungen für Rüstung und Krieg. 1961 ging mit dem Aus für das erste in der DDR gebaute deutsche Passagierflugzeug die Ära der Luftfahrtforschung zunächst zu Ende.

Manuskript des Beitrags:

Im September 1909 erlebt Berlin eine Sensation: die Gebrüder Wright stellen ihr Flug-Gerät vor. Drei Wochen später eröffnet in Johannisthal der erste Motor-Flugplatz Deutschlands. Eine neue Leidenschaft bricht sich Bahn. Rund um Berlin wachsen Flugplätze wie Pilze aus dem Boden. Es herrscht Aufbruchs-Stimmung in die dritte Dimension.

Johannisthal entwickelt sich zum Mekka für Bastler, Tüftler und Visionäre. Aus Ein-Mann-Betrieben werden Flugzeug-Werke. Wer Rang und Namen hat, kommt nach Berlin. Abenteuerlich die ersten Schritte in die Luft.

O-Ton Dr. Dr. Holger Steinle:
Luftfahrt-Historiker

„Da passierte sehr viel nach dem Trial and Error-Prinzip. Also: Ich bin der Meinung, dass der Motor hinten im Flugzeug eingebaut auch funktionieren müsste. Dann wurde da aber nicht geforscht, sondern bauen wir mal den Motor ein. Und dann war der gute Mann nach dem Start tot. Und dann hat man festgestellt: Es ist wahrscheinlich keine gute Idee, den Motor hinter dem Piloten einzubauen. Das war mehr so... Ich sag mal, da kam Vieles so aus dem Bauchgefühl.“

Wer die Bodenhaftung überwinden will, muss die Naturgesetze kennen und beherrschen. 1912 wird in Adlershof die „Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt“ gegründet, die DVL. Der Standort mausert sich zum Forschungs-Zentrum für Flugzeuge. Laboratorien und Prüfstände entstehen. Das häufigste Problem der Zeit sind überhitzte Motoren.

Nur wenige Jahre später erlebt der Flugzeugbau in und um Berlin einen Boom. Das Militär hat den Nutzen der Fliegerei entdeckt. Mehr als ein Viertel seiner Flugzeuge stammt aus Johannisthaler Werken. Dem Aufwind folgt ein harter Absturz. Nach dem Versailler Vertrag wird alles Kriegsgerät ins Ausland gebracht. Für Motorflüge bleibt der Himmel geschlossen. Und die Konstrukteure müssen sich neue Arbeitsfelder im Automobilbau schaffen.

Hinter verschlossenen Türen wird weiter militärische Forschung gemacht. In Adlershof untersuchen Wissenschaftler Flugzeugmodelle im freien Fall. Und schaffen damit auch Grundlagen für die Angriffe der späteren Sturzkampf-Bomber. Berlin profiliert sich zu einem Entwicklungszentrum der modernen Fliegerei und zur Wiege ganz neuartiger Antriebe.

Als „Narren von Tegel“ verlachte Visionäre träumen vom Aufbruch ins All. Darunter auch der junge Wernher von Braun. Mehr als 100 Mal lassen sie selbstgebastelte Raketen in den Berliner Himmel steigen. Diese Antriebstechnik begeistert auch das Militär. Südlich von Berlin beginnen in Kummersdorf die ersten militärischen Tests zur Entwicklung von Raketentriebwerken. Eine geniale Vision verliert ihre Unschuld.

Die Me 262, der erste in Serie gebaute Jäger mit Strahltriebwerken aus Dessau. Eine von Hitlers „Wunder-Waffen“. Wieder folgt dem deutschen Kriegswahn ein jäher Absturz. Und das Aus für die Flugzeugforschung in Berlin.

O-Ton Dr. Dr. Holger Steinle:
Luftfahrt-Historiker

„Das sehr umfangreiche Archiv der DVL ist verschollen seit 1945. Aber es ist so verschollen, dass man mit ganz großer Sicherheit davon ausgeht, dass es 1945 nach Russland transportiert wurde. Eben auf Grund der Tatsache, dass hier sehr viel Wissen vorhanden war.“

Dieses Wissen führt in den 50er Jahren in der DDR zur Entwicklung des einzigen deutschen Verkehrsflugzeugs, der Baade 152. Die Strahltriebwerke sollen in Ludwigsfelde entstehen. Technische Probleme und fehlende Aufträge beenden 1961 das Projekt.

Ein Bericht von Cornelia Borrmann.