

FLUGWERFT Schleißheim

110 Jahre Luftfahrtgeschichte - 30 Jahre Deutsches Museum

Paul Eschbach

Beinhaltet unveröffentlichte Bild- und
Archivmaterialien, in Zusammenarbeit mit

Deutsches Museum
FLUGWERFT SCHLEISSHEIM



DELTA IMAGE



Flugwerft Schleißheim

1912 - 1992 - 2022

110 Jahre Luftfahrtgeschichte

30 Jahre Deutsches Museum

Paul Eschbach
DELTA IMAGE Eigenverlag

Impressum

Copyright, Gestaltung und Text:

Dipl.-Ing.(FH), Dipl.-Wirtschaftsing.(FH)
Paul Eschbach

Herausgeber:

DELTA IMAGE eine Marke der
DELTA ADVICE GmbH
Benediktenwandstraße 10
85221 Dachau
pe@deltaadvice.eu
<https://deltaimage.de> <https://deltaadvice.eu>

Zum Titelbild:

In den Jahren 1985 - 1987 fiel die positive Entscheidung für den Wiederaufbau der Flugwerft Schleißheim und dem Neubau der Ausstellungshallen mit einer Restaurierungswerkstatt. Dazu wurde ein Architekturwettbewerb durchgeführt und die Idee des Siegerentwurfes ist heute vor Ort zu besichtigen. Das Titelbild zeigt eine Fotografie des Siegerentwurfes als Schrägansicht des Gebäudeensembles und stellt damit die Brücke zwischen der Vergangenheit der historischen Gebäude und der modernen Nutzung als Luftfahrtmuseum dar.

Bildquellen:

Die Fülle an historischen Fotografien dokumentiert das Werden dieser Gebäude im Zeitablauf. Die Quellenmaterialien sind typisch für die Zeit - Negative, Diapositive, Bildabzüge, Postkarten, Planwerke. Die Bildquellen sich oft ehemaligen privaten Fotoalben, Dokumentationsordnern, Archiven von Vereinen u.ä. entnommen worden. Soweit vorhanden, sind die Quellen und Urheber vermerkt, ist dies nicht möglich verweisen wir auf den Halter des jeweiligen Archivs (z.B. Deutsches Museum Flugwerft Schleißheim, Bayerische Flugzeug Historiker e.V. u.a.) hin.

©2022 by DELTA IMAGE Dachau

Einband:

Entwurf, Text und Design: Paul Eschbach
Verlag: DELTA IMAGE Eigenverlag
Printed in Germany 2022

Weitere Publikationen aus unserem Programm finden Sie auf <https://shop.deltaimage.de>
Kontakt unter pe@deltaadvice.eu
Bestellungen unter <https://shop.deltaimage.de>



Ihr Paul Eschbach

Vorwort und Geleitwort	4
Der Flugplatz Schleißheim entsteht	8
Die Kommandantur und die Neue Werft entstehen	16
Die Architektur der Flugwerft	32
Die Zivilluftfahrt ist im Aufbau	44
Der zweite Weltkrieg in Schleißheim	74
Die Amerikaner in Schleißheim	80
Die Ruine - das Ende ist Nah	92
Das neue Konzept - Deutsches Museum	120
Die neue Flugwerft entsteht	132
Die Museumsstücke rücken an	150
Die Eröffnung der Flugwerft Schleißheim	166
Ein attraktives Museum der Luft- und Raumfahrt entsteht	180
Die Chronik der Kommandantur und Flugwerft	206

Vorwort des Autors

Das Erlebnis der Flugwerft über 30 Jahre

Die Flugwerft Schleißheim in Oberschleißheim ist seit langem zur lieb gewordenen Einrichtung im Norden von München, für mich als Autor des Buchs, geworden. Das war nicht selbstverständlich und auch nur einer ganzen Reihe von glücklichen Zufällen zu verdanken. Von meinem Wohnort Dachau liegt die Flugwerft nur ca. 11 km entfernt und trotzdem war für uns Kinder und auch Jugendliche der Flugplatz Schleißheim völlig unbekannt. Es war die Hoch-Zeit des Kalten Krieges und die militärische Geheimhaltung war ein hohes Gut. In keiner Straßenkarte war der Flugplatz Schleißheim verzeichnet. Nur eine strukturlose Landschaft südlich der Schlossanlage war zu sehen.

Doch aus einem der vielen Zufälle im Leben, führte mich mit dem betagten Fahrrad nach Oberschleißheim auf die Schlossanlage, wohl die Neugierde als beginnender Fotograf und der Wissensdrang als Student im Vordiplom Maschinenbau ließ mich diesen und jenen unbekanntem Weg erkunden. Forschergeist, Neugierde und die Suche nach Fotomotiven waren wohl der Antrieb.

Da stand sie dann, die "Neue Werft" - eine Ruine hinter Zäunen und Bretterverschlägen, in einem desolaten äußeren Zustand. Die Architektur ließ aber ein wichtiges und einmal bedeutendes Gebäude vermuten - in unmittelbarer Nähe zum Schloßkomplex in Schleißheim. Es war das späte Frühjahr 1986, eine Verbindung über mehr als 30 Jahre beginnt für mich bis zum 30. Jubiläum der Flugwerft Schleißheim.

In den ersten Jahren führte der Flugplatz Schleißheim, vor allem die "Neue Werft", mich immer mehr und immer weiter als Stätte der Luftfahrt zum Erkunden und zum Erforschen. Es gab noch lange kein Internet, es war nur durch eigenes beobachten und kombinieren möglich, Neues zu erfahren. Eines der unzähligen zufälligen Gespräche mit anderen Wanderern auf dem Gelände brachte die Information, das

wird eine neue Außenstelle des Deutschen Museums in der Abteilung für Luft- und Raumfahrt werden. Damals wurde schon der Wunsch geboren

"Was kann ich als Maschinenbau Student tun, um hier im Deutschen Museum einmal in der Zukunft etwas zu tun bekomme."

Jetzt über 36 Jahre später. blicke ich auf sehr viele schöne Stunden in der Flugwerft und auf dem Flugplatz Schleißheim zurück. Mit den Bayerischen Flugzeug Historikern e.V. (BFH) kam mit der intensiven gemeinsamen Beschäftigung zum Thema und den Führungen von Günther Braun eine Unmenge an zusätzlichem Wissen hinzu.

Im Jahr 2012 planten wir das 100-jährige Jubiläum des Flugplatzes und wir fragten uns, warum wir diese Flugplatzwanderungen von Günther Braun nicht wieder aufleben lassen wollen - in etwas anderer Form. Nun blicken wir auch hier bereits auf 10 Jahre unserer beliebten Flugplatzwanderungen in NORD-Route, OST-Route, SÜD-Route und WEST-Route zurück. Diese luftfahrt-historischen Flugplatzwanderungen ziehen jedes Mal viele TeilnehmerInnen an.

Diese Ausflüge in die Geschichte und in die Vergangenheit gibt es inzwischen auch als Wanderführer in Buchform im Eigenverlag.

2022 steht wieder ein Jubiläum der Flugwerft Schleißheim im Deutschen Museum an, so kam die Idee auf, der Flugwerft und dem Jubiläum ein eigenes Buch zu widmen. In den Flugplatzwanderungen kommen immer viele Fragen zur Flugwerft als Gebäude selbst. Dafür gibt es nicht wirklich ein Buch - die "Geflogene Vergangenheit" kommt diesem Informationsbedürfnis noch am nächsten.

Dieses Buch soll ganz bewusst einen großen Leserkreis erreichen können und so ist das Bildmaterial über 110 Jahre die zentrale Idee dieses vorliegenden Buches. Die Geschichte der Flugwerft ist durch sehr viele unterschiedliche Nutzer und Zeitepochen gekennzeichnet. Für die meisten Zeitepochen liegt nach 30 Jahren sehr viel Bildmaterial in den verschiedenen Archiven vor. Darunter auch einiges an Material, welches in dieser Form noch unveröffentlicht ist.

Für dieses Buch geht der Dank an die vielen Freunde in der Flugwerft Schleißheim, die durch die freundliche Unterstützung und die unzähligen Gespräche beim Kaffeetrinken zu diesem Buch ganz wesentlich mit beigetragen haben.

1912 - 1914

Der Flugplatz Schleißheim entsteht

Die hier behandelte Geschichte in Schleißheim beginnt mit dem bayerischen Herzog Wilhelm V. im Jahre 1598. Der Wittelsbacher Landesfürst war des Regierens müde geworden. Er zieht sich auf sein 1598 errichtetes, sehr schlichtes Herrenhaus und die erworbenen Güter um Schleißheim zurück. Auf seinem Alterssitz widmet er sich fortan, vor allem der Besinnung und dem Gebet. Die Regierungsgeschäfte sind an seinen Sohn Herzog Maximilian I. übergeben, dieser lässt bereits 1617 den Wilhelmsbau abtragen (19 Jahre alt) und durch einen Villenbau im Stile der Spätrenaissance neu errichten. Dies ist der Ursprung des heutigen Alten Schloss Schleißheim.

Über die Jahrhunderte entwickelt sich das Hofgut zu einem wichtigen landwirtschaftlichen Großbetrieb zur Belieferung des Hofes in München.

Im Jahr 1892 wird aus dem Hofgut ein bayerisches Remonte Depot, zur Aufzucht und zur Ausbildung von Pferden für das bayerische Militär. In Schleißheim und vielen anderen Remonte Depots, werden die jungen Pferde an die verschiedenen Verwendungen beim Militär, als Rückgrat der Mobilität der Armee, ausgebildet und kriegsverwendungsfähig gemacht.

Im Jahr 1911 zeigen sich die völlig neuen Aeroplane (Flugzeug), erstmalig bei Manövern in Frankreich und Rumänien und dann auch beim Deutschen Kaiser. Eine sinnvolle Verwendung für das Flugzeug zeigt sich bei der militärischen Aufklärung und der Nachrichtenübermittlung. Das Flugzeug ist militärisch verwendungsfähig. Es ergeht noch im September 1911 der kaiserliche Befehl an alle militärischen Einheiten, entsprechende Fliegerstaffeln spätestens für das Jahr 1912 auszustatten.

Das bayerische Militär sucht nach einem geeigneten neuen Flugplatz und findet schließlich Schleißheim im Norden von München. Fünf wesentliche Kriterien waren zu erfüllen: 1) Das Gelände sollte zur Schonung des Haushalts bereits im Besitz der bayerischen Krone sein. 2) Das Gelände musste

landwirtschaftlich von nachrangiger Bedeutung sein, um die Ernährungslage nicht zu beeinträchtigen. 3) Das Gelände musste für den Flugbetrieb geeignet sein. 4) Das Gelände sollte in der Nähe zur Regierungshauptstadt München sein. 5) Das Gelände musste einen Gleisanschluss ermöglichen.

Das königliche Remonte Depot in Schleißheim schien dafür am besten geeignet und so löste das Flugzeug militärisch das Pferd in der klassischen Aufklärungsrolle nach und nach ab. Dadurch fiel die Kavallerie als Nutzer der Remonte Depots langsam weg.

Am 1. April 1912 wird die erste Fliegerstation Bayerns in Oberschleißheim im Norden von München aufgestellt. Die Gründung der Königlich Bayerischen Fliegertruppe beginnt hier in Oberschleißheim und hat bis heute 110 Jahre Nutzung und Tradition.

Mit dieser Gründung ist Schleißheim der älteste Flugplatz in Betrieb in Bayern. In Deutschland gibt es mit Bonn-Hangelar einen Flugplatz, der ebenso am 1. April 1912 gegründet wurde und bis heute ununterbrochen in Betrieb war - also genau gleich alt. Alle älteren Flugplätze haben den Betrieb inzwischen ganz oder zeitweise eingestellt.

Die Heideflächen südlich des Neuen Schloss Schleißheim schienen dazu ideal. Eine flache Landschaft auf der Münchener Schotterebene, weitgehend baumlos, mit einer dünnen Humusauflage auf der mächtigen Schotterebene versprachen eine feste und stabile Start- und Landebahn und wenig Probleme mit Wasser - die Heideflächen sind immer trocken. Das Remonte Depot hatte Gebäude und Unterkünfte, um die Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften anfangs auch unterbringen und versorgen zu können.

Der Anfang war primitiv, die ersten Flugzeuge waren selbst nur aus Stoff, Holz und etwas Draht und wurden in provisorischen Zelten untergestellt und betrieben. Im Sommer war das möglich, aber es nahte der Winter mit viel Schnee, viel Regen und teils grimmiger Kälte. München hat auch heute in 500 m ü.NN immer noch die doppelte Niederschlagsmenge als Berlin auf 50 m ü.NN.

Schnell wird aus der Fliegerstation (1912) eine Fliegerkompanie (1912), dann ein Fliegerbataillon (1913) mit der einzigen Beobachterschule der Königlich Bayerischen Fliegertruppe. Der Bedarf wächst sprunghaft und es werden neben den Piloten auch Bordfunker, Beobachter und Luftbildfotografen ausgebildet.

Bis zum Kriegsende 1918 wurden in Schleißheim innerhalb von sechs Jahren ca. 900 Piloten ausgebildet. Die Anzahl der ausgebildeten Beobachter dürfte um ein vielfaches höher gewesen sein.

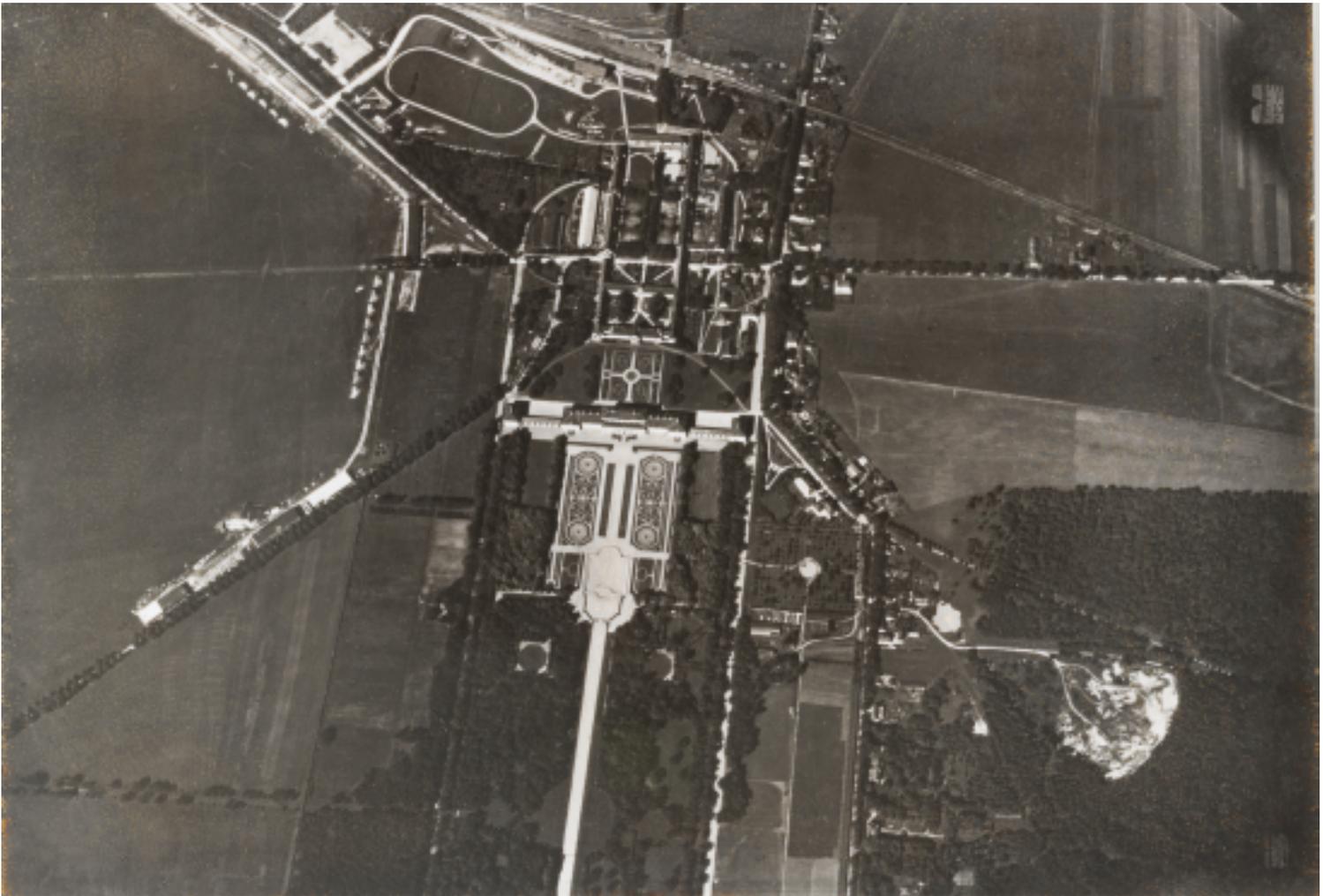


Die Artillerieaufklärer aus Schleißheim üben fleißig das Anfertigen von Luftbildern zur militärischen Aufklärung aus dem Flugzeug über Bayern. Hier ist ein Bild aus dem Jahr 1918 überliefert und zeigt das Alte Schloss Schleißheim aus der Luft. Ganz oben im Bild die barocke Parkanlage zwischen dem Neuen und dem Alten Schloss Schleißheim. Dann folgt das Alte Schloss Schleißheim im italienischen Stil und daran unmittelbar anschließend der Maximilianhof. Nach dem folgenden Gebäuderiegel folgt der weitläufige Wilhelmshof mit den Wirtschaftsgebäuden aus allen Nutzungszeiten und der Schleißheimer Brauerei (Remonte Bräu). Im Norden anschließend (links im Bild) die Stallungen zum Remonte Depot gehörend. Diese Ansicht zeigt sich dem Betrachter auch heute noch weitgehend unverändert so.

Quelle: Archiv Deutsches Museum Flugwerft Schleißheim

Ein Luftbild von Oberschleißheim aus dem Zeitraum 1915/1916. Der barocke Schlosspark mit dem Tiefparterre des Neuen Schloss Schleißheim fällt als erstes Objekt ins Auge, daran schließt sich nördlich das Neue Schloss Schleißheim als breiter horizontaler Schlossbau mit den beiden Pavillons an. Die Schlösser in Schleißheim sind die bedeutendsten barocken Schlossbauten in Deutschland. Dann folgt die Abfolge aus Altem Schloss Schleißheim, dem Maximilianhof und dem Wilhelmshof. Weiter nach links die Treibbahn, die Kaserne und die Normalflugzeughallen an der Ferdinand-Schulz-Allee. Die Kommandantur ist bereits gebaut, im Anschluss daran die Holzhallen (dort wo später die Flugwerft stehen wird) und an der diagonal nach links-unten verlaufende Münchener Allee - die Großflugzeughallen. Horizontal durch das Bild verläuft die Effnerstraße und wird in München zur Schleißheimerstraße und führt bis zum Stiglmaier Platz (ab 1845) in München, unmittelbar an die Brienerstraße (ab 1826) und somit vor die Tore der Münchener Residenz der Wittelsbacher Herzöge, Kurfürsten und Könige.

Quelle: Archiv Deutsches Museum Flugwerft Schleißheim, Fliegeralbum Lr. Rödet, Sammlung Harald Zeiss





Frühlings-Fest der Bay. Flieg. Abt. 286. Speisenfolge!

Abgewickelte Antenneneier, hart verlötet

Filtrierte Leichtbenzinsuppe mit
Kaltleimklöschen (Frischöi in Schwimmerge-
fässen.)

L.V.G. Kiel- u. Höhenflossen mit Wasser-
pumpenschaufelsalat.

Vergaserknallbenzin mit Schweisspulver
angerührt. Kaiserfüllung.

Staufferfettkreme (handgemischt.)

Im Frühjahr 1917 gab es trotz der Kriegswirren noch einen Grund für eine festliche Feier im Offiziers-Casino am Flugplatz Schleißheim.

Die Bayerische Flieger Abteilung (A) 286 (FA (A) 286b) war zur Unterstützung der Artillerie an der Westfront eingesetzt und wurde im Dezember 1916 aufgestellt.

Welch ideenreiche Form der Speisenfolge.

Quelle: Archiv Deutsches Museum Flugwerft Schleißheim



Die Otto-Doppeldecker Militärtyp 1913 waren (fast) die Erstausrüstung der Königlich Bayerischen Fliegertruppe in Schleißheim. Der Einsatz der Flugzeuge war für die Artilleriebeobachtung konzipiert. Der Pilot "Emil" saß vorne und steuerte das Flugzeug. Ein ausgebildeter Beobachter, meist ein Leutnant, saß hinten in der schiffartig ausgebildeten Kanzel, um weitgehend ungestört den Blick auf das potenzielle Schlachtfeld zu haben, mit Karten und dem Morsegerät umgehen zu können. Der Beobachter und Navigator war immer der "Franz", die meisten der LeserInnen kennen noch den Ausdruck: "Ich habe mich verfranzt".

Das Flugzeug hatte einen Druckpropeller, sodass die Sicht nach Vorne und auf die Seite ohne störende Flugmotore und Propellerkreis(e) möglich war.

Um eine Vorstellung von der Konstruktion und der Bauweise dieser Otto-Doppeldecker zu erhalten, hat die Restaurierungswerkstatt und "Der Werftverein" eine vollständige flugfähige Replika hergestellt und zum 100-jährigen Jubiläum auch vorgestellt. Das Flugzeug bestand aus etwas Stahlrohr, viel Tuch für die aerodynamischen Flächen und noch mehr Draht. Der 100-PS-Motor brachte beide Insassen in die Luft (und wieder auf den Boden zurück). Wenige Monate nach Beginn des ersten Weltkrieges (1914-1918) entsprach der Otto-Doppeldecker nicht mehr den militärischen Anforderungen und wurde Anfang 1915 durch leistungsfähigere Flugzeuge ersetzt.



Die wichtigste Tugend eines angehenden und eines erfahrenen Piloten sind - Warten und Geduld.

In der Luftfahrt kann das Wetter und die Flugbedingungen nicht erzwungen werden - da bleibt nur das Abwarten auf eine Veränderung oder Verbesserung. Hier warten die beiden Pilotengruppen vor der D.V.S. Flugleitung am Flugplatz Schleißheim, wir erkennen die Tordurchfahrt und den polygonen Vorsprung des Treppenhausaufgangs. Eine Gartensitzbank - welch ein Komfort für die Piloten Aspiranten für das lange Warten auf den nächsten Flugauftrag.

Quelle: Archiv Deutsches Museum Flugwerft Schleißheim



Dort wo heute die Besucher im Deutschen Museum Flugwerft Schleißheim ankommen, lag früher der Ladehof der Flugwerft. Auf der linken Seite waren die Kraftwagenhallen, denn ein Flugplatz bedeutet auch den Transport von Material und Personal auf dem Flugplatz, am Standort und im Umfeld. Neben den Kraftwagenhallen waren auch einige Werkstätten und die Heizzentrale zur Wärmeversorgung aller umstehenden Gebäude angesiedelt. Auf der anderen Seite des dreieckigen Hofes ist das Materiallager - alles passt zusammen. Die Kraftwagenhallen sind jetzt verschwunden, der Rest sieht (fast) so aus wie heute.

Quelle: Archiv Deutsches Museum Flugwerft Schleißheim





Eine BFW (Udet) U 12a "Flamingo" im Jahr 2022 vor der Flugwerft Schleißheim. Solche Bilder sind möglich, wenn ein historisch nachgebautes Flugzeug aus der Epoche der "Flugwerft" mit einem historischen Gebäude (der Flugwerft) und einem funktionierenden Flugplatz zusammenkommen. Dann kann man als Besucher sehr viel Glück haben und ca. 100 Jahre in die Vergangenheit zurück reisen.

Quelle: Paul Eschbach



1986 - so begann auch für den Buchautor vor beinahe 40 Jahre die Zeitepoche mit der "Flugwerft Schleißheim". An einem trüben Tag kam ich mit dem Fahrrad zum Schloss Schleißheim und stöberte in der Umgebung. Da stand hinter einem Bretterzaun ein seltsames Gebäude als Ruine, halb eingestürzt und sichtlich nicht mehr in Betrieb.

Quelle: Paul Eschbach



Egal von welcher Seite, die Ruine ist von überall zu sehen. Die Dachbinder sind teilweise eingestürzt, das Dach teilweise neu, die Kommandantur nur noch die tragenden Mauern und kaum zu erkennen. Sechs Jahre später soll hier die Flugwerft Schleißheim eröffnen - unglaublich.

Quelle: Paul Eschbach



Die große Pfütze musste einfach sein, so erhält der Vordergrund ein lebendiges Motiv. Dahinter steht die Flugwerft noch zwei Jahre in diesem Zustand, bis alle Planungen und Genehmigungen vorhanden sind und die Bauarbeiten endlich beginnen können. Auch das Dach der Haupthalle ist stark verändert. Zwei Querbinder sind eingestürzt und die verbleibenden raupenförmigen Dachfenster wurden gesichert und mit Holz verschalt. Der dreieckige Dachgiebel auf dem östlichen Querbau hat bis zum Beginn der Restaurierungsarbeiten überlebt, obwohl nicht ursprünglich so gebaut wurde. In der Fotoreihe ab 1959 erscheint der Dachgiebel erstmalig in dieser Bilderfolge. Ab jetzt ist er auch auf allen Bildern klar zu erkennen.

Quelle: Paul Eschbach



Die Luftfahrtgeschichte endet nicht an den Mauern der Flugwerft. Der Flugplatz hatte in 110 Jahren so viele unterschiedliche Nutzer gehabt und alle haben fleißig neue Infrastruktur, Gebäude, Anlagen gebaut - aber nicht alles wieder entfernt und zurückgebaut. Ein weites Betätigungsfeld und viele interessanten Geschichtsspuren auf dem Gelände um die Flugwerft Schleißheim herum. Seit 2012 führt der Buchautor daher mehrmals im Jahr mit freundlicher Unterstützung durch das Deutsche Museum selbst, Besuchergruppen über das Gelände und erzählt anhand der vielen Bodenspuren und Geländemerkmale die wechselvolle Geschichte dieses ältesten Flugplatzes in Bayern.

Im Hintergrund auch hier wieder die Flugwerft Schleißheim bei der NORD-Route der Flugplatzwanderungen. Es gibt auch eine OST-Route, eine SÜD-Route und eine WEST-Route - der Flugplatz ist schließlich groß genug. Der Buchautor ganz rechts im Bild.

Quelle: Andreas Pirchmoser



Ein gerne gesehener fliegender Gast in der Flugwerft Schleißheim ist der Zeppelin NT aus Friedrichshafen - pünktlich zur BAUMA Messe in Riem, kommt der Zeppelin NT nach Oberschleißheim und viele Passagiere erleben auf äußerst angenehme Art und Weise das Erlebnis des Fliegens über München. Die Flugwerft Schleißheim wird dann kurzfristig zur technischen Basis des Zeppelins und zum Luftschiffhafen Münchens. Der Buchautor hatte auch schon einmal das Vergnügen für einen Rundflug über München - ich kann es nur allen Interessierten empfehlen. Es gibt wohl keine ruhigere Art des Fliegens als mit dem Zeppelin NT. Eine wahrlich andere Dimension des Fliegens.

Quelle: Paul Eschbach



Heinz Dachsel hat sich mit der Ju-Air wieder einmal sehr bemüht und zu diesem Jubiläums Fly-In auch die Ju 52 in wohl der stimmigsten Lackierung nach Schleißheim bekommen. Auf der mit gelben Blumen übersäten Wiese vor der Flugwerft steht dominant die Schweizer Ju 52 vor stimmiger Kulisse der Flugwerft.

Quelle: Paul Eschbach

Eine Szenerie beim Jubiläums Fly-In im Jahr 2012 zum 100-jährigen Bestehen des Flugplatzes Schleißheim, wie in den dreißiger Jahren in Schleißheim oder auch in Oberwiesenfeld. Eine Ju 52 lässt gerade auf dem Vorfeld die Passagiere zusteigen, im Hintergrund stehen noch einige Sportflieger und alle freuen sich auf das großartige Erlebnis des Fliegens.

Quelle: Paul Eschbach





Ein Fly-In in der Flugwerft Schleiβheim ist eine wichtige Veranstaltung in Sddeutschland und da kommen auch manchmal die Kollegen von der Messerschmitt-Stiftung aus Manching mit dem einen oder anderen historischen Flugzeug f#r einen #berflug und fliegerischen Gr#u#en vorbei.

Quelle: Paul Eschbach





Die Flugwerft Schleißheim hat in den 30 Jahren als Museum schon viele "fliegende Gäste" begrüßen dürfen. Das Privileg, "fliegende Gäste" auf dem eigenen Luftweg ankommen und abfliegen zu sehen, haben nicht viele Technikmuseen auf der Welt. Unter den "fliegenden Gästen" sind immer wieder ganz besondere Flugzeuge, Hubschrauber und sonstige Luftfahrzeuge. Manche davon sind selbst ein fliegendes Museum und tragen Sonderlackierungen. So wie hier die C-160 Transall der Bundesluftwaffe mit der Sonderlackierung 60 Jahre Lufttransport. Solche Highlights werden von den 100.000 Besuchern pro Jahr ganz besonders honoriert. Eine C-160 Transall steht seit einigen Jahren als Teil der Dauerausstellung im Freien vor der neuen Ausstellungshalle.

Quelle: Paul Eschbach

Das Deutsche Museum veranstaltet regelmäßig ganz besondere Feste auf dem historischen Gelände der Flugwerft - der "Neuen Werft". Dazu kommen fliegende Gäste aus nah und fern angereist und faszinieren die Besucher um so mehr. Ob das die beliebten "Tail-Dragger-Treffen" waren (Spornradflugzeuge), oder den Tag der offenen Türe, oder 100 Jahre Deutschlandflug. Der Generaldirektor und die Mannschaft der Flugwerft Schleißheim lassen aus einem Technikmuseum an einigen Tagen um so mehr ein lebendiges Museum erleben. Einzigartig für ein Technikmuseum der Luftfahrtgeschichte ist das Vorhandensein einer eigenen Start- und Landemöglichkeit. So können auch zeitgenössische Flugzeuge jeden Alters wieder nach Schleißheim kommen und die wertvolle Sammlung in den Hallen ergänzen. Hier kommt zu einem Tag des Museum-Fly-In eine Transall der Bundesluftwaffe zu Besuch - das ist natürlich eine herrliche Attraktion für Jung und Alt. Die Transall ist selbst eine Jubiläumsmaschine - 60 Jahre Lufttransport bei der Bundesluftwaffe. Für die Nachtveranstaltung ist auch für eine wirkungsvolle Illumination gesorgt.

Quelle: Paul Eschbach



Das älteste Luftfahrtgebäude in Deutschland auf dem ältesten Flugplatz in Bayern

Die Kommandantur und die "Neue Werft" sind die ersten Luftfahrtgebäude am Flugplatz Schleißheim, dem ältesten Flugplatz in Bayern. Hier steht die Wiege der Königlich Bayerischen Fliegertruppe und der Luftfahrt in Bayern generell. Die Kommandantur wurde als Werkstattgebäude mit Flug-Wache im Jahr 1912/13 erbaut, die "Neue Werft" - die heutige Flugwerft - wurde 1919 nach dem ersten Weltkrieg fertig gestellt.

80 Jahre später - im Jahr 1992 - eröffnet hier das Deutsche Museum seine erste Außenstelle überhaupt für die Sammlung der Luft- und Raumfahrt und zeigt die Meisterstücke der Naturwissenschaft und Technik auf einer Museumsfläche von nunmehr 8.000 qm an diesem historischen Ort.

30 Jahre Deutsches Museum und 110 Jahre Luftfahrtgeschichte sind der Anlass für eine Rückschau auf diese beiden Gebäude und deren Entwicklung, über alle Zeitepochen hinweg. Bis zu diesem modernen Museumsbetrieb im direkten Umfeld des Alten Schloss Schleißheim und des Neuen Schloss Schleißheim war es ein weiter Weg. Beide Schlösser haben auch das Aussehen des Gebäudes wesentlich mit beeinflusst.

Vor 30 Jahren wurde das **Deutsche Museum - Flugwerft Schleißheim** eröffnet, dazu erscheint dieses Buch, als Zeitreise von den Anfängen bis zur Gegenwart, mit viel historischem und zeit-aktuellem Bildmaterial, aus den verschiedensten Archiven. Eine interessante Lektüre für alle Altersschichten und für alle Freunde der Luftfahrt in Bayern.

