

So ging das bis zu meinem 48. Lebensjahr, als erneut ein ganz großes Wunder geschah: Meine allererste Besitzerin, die Lufthansa, wollte mich zu ihrem 60jährigen Bestehen „heimholen“ und mir als ihr Traditionsflugzeug noch zu einem langen Leben verhelfen. Was für eine Perspektive, ich war zu Tränen gerührt! „Going home“ malte die risikofreudige, mutige Überführungs-Crew auf mein welliges Kleid, bevor es über den Atlantik zurück in die alte Heimat ging.

Es war der gefährlichste Flug meines Lebens! Der 8.000 km lange Weg führte über Kanada, Grönland, Island, England nach Hamburg, wo wir nach aufregenden und problemreichen zwei Wochen recht lädiert am 28. Dezember 1984 – nach einer knatterigen Ehrenrunde über der Hansestadt – landeten. Ich war wieder zu Hause.

Eine erste Untersuchung durch meine Lufthansa-Techniker ergab eine vernichtende Diagnose – ich mußte von Grund auf verjüngt, ja fast neu geboren werden, wollte ich mit dem Kranich am Leitwerk noch lange von der großen Vergangenheit von Junkers und Lufthansa, von der Sicherheit und Zuverlässigkeit der Flugzeuge und des Luftverkehrs meiner Zeit künden. Und so geschah es. 15 Monate lang wurde ich total „durchoperiert“, selbst Teile meiner kunstvollen welligen Haut wurden dazu eigens nachgezüchtet und mir implantiert.

Endlich kam mein großer Ehrentag: Am 6. April 1986, am Tag meines 50. Geburtstags, genau 60 Jahre nach dem ersten Linienflug der alten Luft Hansa, war ich wieder flugklar und wurde auf den geschichtsträchtigen Namen „Berlin-Tempelhof“ getauft. In großen Lettern durfte ich auch wieder als D-AQUI fliegen, in kleinen mußte ich allerdings eine D-CDLH sein. Mein neuer Eigner und Halter war die eigens dafür ins Leben gerufene „Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung“ mit dem Auftrag, mich der interessierten Öffentlichkeit am Boden und im Fluge in meiner wiedererblühten Schönheit vorzustellen. Auch Gäste durfte ich zu meiner Freude wieder fliegen und das bei fast jedem Wetter! Steuern dürfen mich dabei aber nur Piloten der Lufthansa, und das erst, wenn sie sich mit mir so richtig angefreundet haben, sie und meine Techniker lieben mich sehr.

Schon im ersten Jahr vertrauten sich mir mehr als 3.000 Gäste an, bis Ende 2001 waren es knapp 120.000 und in jedem Jahr werden es fast 10.000 mehr! In der Luft war ich in meinem zweiten Leben seit 1986 fast 6.000, seit meiner Geburt rund 15.000 Stunden unterwegs. Gegenwärtig fliege ich rund 430 Stunden pro Jahr und starte dabei über 700mal meist mit „full house“ – so häufig wie ein Jumbo der Lufthansa!

Viele Male durfte ich auch ins Ausland fliegen. Besonders spannend waren für mich dabei meine Besuche in Norwegen, wo ich ja fast 17 Jahre meines Lebens zugebracht hatte, und auch meine Rundflugreise 1990 in Nordamerika. Sie bescherte mir ein Wiedersehen mit vertrauten Flugplätzen und vielen meiner Fans – allerdings ohne die damaligen fliegerischen Zirkus-Nummern, war ich doch jetzt wieder ein braver Lufthansa-Airliner, solchen Kunststücken abhold. Niemals hätte ich damals daran geglaubt, daß ich eines Tages „fliegend“ den Atlantik ein zweites Mal überqueren würde, wenn auch diesmal nur im riesigen Bauch einer russischen Antonow An-124 RUSLAN.

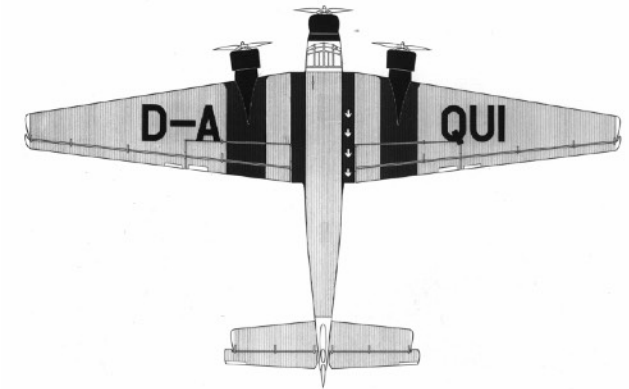
Heute bin ich in allerbesten Form, mein Gesundheitszustand ist hervorragend. Meine drei Pratt & Whitney Motoren – meine starken „Herzen“ – arbeiten in schöner Regelmäßigkeit, sieht man 'mal von ein paar kräftigen Extra-Systolen beim Anlassen ab. Sie sind nun auch viel leiser, nachdem sie auf Getriebe und 3-Blatt-Propeller umgerüstet worden waren – auch ich will Euch doch ein guter Nachbar sein! Zu über 99 % bin ich heute technisch immer einsatzklar, das macht mich sehr stolz – ob es überhaupt mal eine bessere Ju 52 gegeben hat? Zu danken habe ich das meinen erfahrenen Technikern, sie verschrieben mir einen strikt einzuhaltenen Gesundheitsplan, Maintenance Program genannt: Täglich einen S-Check, alle 60 Flugstunden einen W-Check und in meiner Winterliegezeit eine Grundüberholung mit jährlich anderen Schwerpunkten.

Stolz bin ich auch darauf, Flugzeug eines sogar nach JAR OPS 1 europäisch lizenzierten „Air Operators“ zu sein – das ist die Deutsche Lufthansa Berlin-Stiftung, die auch zugleich ein nach JAR 145 zugelassener Instandhaltungsbetrieb ist.

Mein spätes junges zweites Leben habe ich übrigens vor allem dem ehemaligen Lufthansa-Technik-Vorstand Reinhardt Abraham zu verdanken, auf dessen Initiative mein Kauf zum Lufthansa-Jubiläumsjahr 1986 zurückgeht. Zu seinem Gedenken trage ich seit 1996, zusätzlich zu meinem Taufnamen „Berlin-Tempelhof“, sein persönliches, markantes Signum.

Im April 2003, dem Jubiläumsjahr „100 Jahre Motorflug“, wurde ich 67 Jahre alt – zwei Drittel dieser 100 Jahre sind auch meine Jahre! Dies ist Verpflichtung für mich, das zu sein, was Reinhardt Abraham mir auf meinen zweiten Lebensweg aufgab: „Bindeglied zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft!“ Eine große Vergangenheit mit schon hohem Standard des damals noch jungen Luftverkehrs liegt hinter mir, in der Gegenwart bin ich wohlbehalten angekommen, die Zukunft liegt noch vor mir. Wie lange noch? „100 Jahre soll sie werden, die alte Ziege!“ sagen meine Techniker. Warum eigentlich nicht – bei soviel Pflege aus Liebe zu mir!?

# Memoiren einer jungen »Alten Dame«



Viel ist schon geschrieben und gesagt worden über mich, soviel, daß ich mich heute 'mal selbst zu Wort melden möchte. Wer ich bin? Nun, man nennt mich meist „Gute alte Tante Ju“, oder auch einfach „Akwi“, oder – und das kommt vor allem von meinen mich liebevoll umsorgenden Technikern – „alte Ziege“, und das ist ihre etwas herbe Art einer ganz großen Liebeserklärung! Ich mag das.

Das Jahr 1903 war ein ganz besonderes Jahr: Es gab zwei Brüder, Wilbur und Orville Wright, die haben meinen fliegenden Urahn geschaffen! Noch ein kleiner Drahtverhau, ziemlich luftig, wackelig und flog auch nicht weit, aber der Anfang war gemacht. Danach ging's schnell voran und nur 16 Jahre später, 1919, wurde mit der „Mutter aller Verkehrsflugzeuge“, als Junkers F 13 bekannt, bereits meine eigene Familie gegründet – ein Hugo Junkers hat sie erschaffen. Eigentlich ist die F 13 meine Großmutter, oder Ur-Großmutter, so ganz genau weiß' ich das nicht. Wir sind alle in der Familie Frauen, weil wir weiblich sind, wie Schiffe auch. Geboren wurde ich 1936 in Dessau. Es heißt, Hugo Junkers und sein begabter Konstrukteur Ernst Zindel seien dafür verantwortlich. Ich kam als „wellblecherner“ Wasservogel zur Welt mit über-großen Schwimmer-füßen! Beim Flieger-Standesamt trugen sie mich als D-AQUI in das Register ein und taufte mich „Fritz Simon“.

Meine erste Besitzerin war die Deutsche Lufthansa, bei der schon ganz viele meiner Schwestern im Einsatz waren, bis zu 80 sollten es später sogar werden. Aber schon nach zwei Monaten Dienst wechselte ich zur norwegischen Linie D.N.L. und hieß von nun an LN-DAH „Falken“. Das Kriegsgeschehen 1940 brachte mich dann aber wieder zur Lufthansa zurück, ich durfte wieder die D-AQUI sein, aber hieß nunmehr „Kurt Wintgens“. Und fünf Jahre später, der Krieg war aus, ging es erneut zur D.N.L. – als LN-KAF und mit dem sagenumwobenen Namen „Askeladden“.



Mein Alltag war hart und zehrte mächtig an meinen Kräften. Salzwasser, Regen, Eis und Schnee, klirrende Kälte hoch im äußersten Norden und auch ein recht rauher Umgang mit mir machten mich krank, ja invalide. Eine Truncus-Transplantation galt als meine letzte Chance – und sie gelang! Mit einem neuen Rumpf, gespendet von einer meiner älteren Ju 52-Schwestern, nahm ich meinen Küstendienst in Norwegen wieder auf. 1956, im Alter von 20 Jahren, schickte man mich in den vorgezogenen Ruhestand. Ich war sehr traurig. Ein Museum wollte mich nicht, ich sei zu sperrig, und so fristete ich am Flugplatzrand von Fornebu ein einsames Dasein. Aber das Glück hatte mich noch nicht verlassen: Nach einem Jahr wurde ich wieder gebraucht und das in Quito in Ecuador – vom Nordkap zum Amazonas, arriba! Mein neuer Arbeitgeber hörte auf den klangvollen Namen „Transportes Aereos Orientales“ und ich tat Dienst für ihn als HC-ABS „Amazonas“. Er befreite mich von meinen schweren Schwimmern und stellte mich auf kräftige Räder. Fröhlich flog ich fast alles in meinem großen Bauch: Bautrupps, Kisten und Fässer, Käfige mit wilden Tieren, Hühner, Ziegen, ja sogar Kühe! Was soll's, das war mein Job, und ich war endlich wieder in meinem Element!



Nach fünf Jahren fiel mir mein Fliegeralltag aber zunehmend schwer. Die Luft war dünn im 2.800 Meter hohen Quito, meine drei bayrischen „BMW-Herzen“ schlugen nur noch müde, manchmal stotterten sie auch und ich hatte bei jedem neuen „take-off“ schwer zu keuchen. Über 8.000 Flugstunden in 26 Jahren, und die unter härtesten Bedingungen, ich war schlicht „ausgeflogen“. Lieblos stellte man mich am Flugplatz-ende, am Rande des Dschungels, ab. Dort dämmerte ich acht Jahre vor mich hin, wurde immer hilfälliger und diente als willkommenes Nest und Versteck für vielerlei tropisches Getier.

1969 dann ein Hoffnungsschimmer: Lester Weaver, ein amerikanischer Ex-Bomberpilot, der mich schon ziemlich eingewachsen im Dschungel entdeckte, witterte ein „business“. Ihm schwebte vor, mich als wellblechernes, monströsen

„deutsches“ Unikum bei amerikanischen Airshows vorzufliegen! Notdürftig wurde ich wieder zusammengeflickt und ging als N 130 LW endlich nach acht langen Jahren wiedermal in die Luft, was mir beinahe mein letztes bißchen Leben gekostet hätte. Passagiere durfte ich nicht mehr fliegen, ich war nur als „Experimental“ wiederzugelassen, das kränkte mich als Profi natürlich sehr. Vier Jahre fristeten wir ein Hungerdasein, Lester brachte ich kein Glück, er verkaufte mich wieder. Mein Zustand war schlicht jämmerlich. In meinem Cockpit herrschte ein heil-loses Durcheinander aus deutschen, amerikanischen, norwegischen und spanischen Instrumenten. Die Anzeigen waren metrisch und englisch, beschriftet in allerlei Sprachen. Die Funkgeräte sprühten Funken, knarnten und quakten. Zu diesem Zeitpunkt lief Martin Caidin mir über den Weg – ein fliegender Abenteurer und schillernder Luftfahrt-Autor, auch als „Luftstraßen-Playboy“ bekannt und ein total verrückter Oldtimer-Fan: Es war Liebe auf den ersten Blick! Er mußte mich einfach haben und nahm mich für 52500 \$ gleich mit! „Iron Annie“ taufte er mich, sinnigerweise mit dem Kennzeichen N 52 Ju – das konnte ich leiden! Wir zwei machten recht wilde Dinge bei den Airshows, der Dompteur und sein „fliegendes Zirkuspferd“, die Leute jubelten! Aber mein Zustand blieb armselig. Eine Kur, bei der ich nach dem Prinzip „aus drei mach zwei“ dann nur noch zwei BMW's hatte und als dritten im Bunde einen verwandten Pratt & Whitney R 1690 eingepflanzt bekam, half auch nicht mehr sehr.



1976 verschrieb mir Martin dann aber endlich eine richtige „Frischzellenkur“ in einer seriösen Flugzeugklinik. Ich bekam nun neue Pratt & Whitney Motoren, neue Bremsen, neue Beine, neue Instrumente, eine frischlackierte Wellblechhaut und vieles mehr. So verjüngt war ich der urige Star jeder Airshow, endlich durfte ich auch wieder Gäste fliegen, was ja meine eigentliche Bestimmung war.