

STORY



Hubschraubersammlung BÜCKEBURG



FOTOS: ROLAND OSTER

Replika der Focke-Wulf FW 61, die Hanna Reitsch 1938
in der Deutschlandhalle in Berlin erfolgreich vorführte

20

www.ROTORBLATT.de 2/2009



Modell des Schraubenfliegers von F. Sternemann und Dr. Ing. W. Siebert aus Hamburg, mit dem sie 1910 die ersten Flugversuche durchführten

Wer sich für Hubschrauber interessiert, hat zumindest schon was von Bückeburg gehört oder gelesen. Wer noch nie dort war, sollte das irgendwann einmal tun. Gründe dafür erfahren Sie in dem folgenden Bericht



Die kleinen Besucher interessieren sich für alles, was sich bewegt und wo es einen Knopf zum Draufdrücken gibt

STORY

Bückerburg – historische Residenzstadt am Rande des Wesergebirges. Die malerische Kleinstadt mit rund 20.000 Einwohnern befindet sich im Norden des Naturparks Weserbergland. Dass Bückerburg einmal Residenzstadt war, ist auch heute noch gut zu erkennen. Von weitem sieht man den patinierten Turm des Rathauses mitten im Stadtzentrum. In unmittelbarer Nähe befinden sich alle Sehenswürdigkeiten. Das Weser-Renaissance-Schloss des Fürsten zu Schaumburg-Lippe ist umgeben vom romantischen Schlosspark, es ist das Prunkstück Bückerburgs. Schräg gegenüber vom Rathaus, am Sablé-Platz, befindet sich in einem ehemaligen Burgmannshof (1463 erbaut) das Hubschraubermuseum. Nach dem Zweiten Weltkrieg war Bückerburg von den Engländern besetzt. Da zeitweilig das benachbarte Bad Eilsen Standort des Stabs der Britischen Rheinarmee war, legte 1946 die Royal Air Force in dem Dörfchen Achum einen Flugplatz an. 1958 übernahm die Bundeswehr den Flugplatz und errichtete 1960 die Heeresfliegerwaffenschule.

Geschichte

Die Anfänge des Hubschraubermuseums gehen auf das Jahr 1957 zurück, als der Gründer des Museums, Hauptfeldwebel Werner Noltemeyer, zur fliegerischen Ausbildung in Fort Ru-

cker in USA war. Eigentlich wollte er den Amerikanern nur beweisen, dass ihr Land keine Monopolstellung bei der Hubschrauberentwicklung beanspruchen könne. So fing er an, in amerikanischen Zeitungen und Archiven herumzustöbern und sammelte seine Ergebnisse in einer Zigarrenkiste. Später sortierte er die Dokumente in Ordnern, Hängemappen und Registraturkästen und legte damit den Grundstein für ein Hubschrauberarchiv.

Am 3. Mai 1963 bekam er von seinem Kommandeur, Oberst Kuno Ebeling, den Auftrag, auf dem Gelände der Heeresfliegerwaffenschule ein Hubschraubermuseum einzurichten. Hauptfeldwebel Noltemeyer konnte in mehreren Feldhäusern und auf einem kleinen Freigelände seine erworbenen Schätze zur Schau stellen. Zunächst war es der Wunsch der Begründer, sich mit dem noch wenig bekannten Fluggerät vertraut zu machen. Die Geschichte, die Funktion und die Verwendbarkeit eines Hubschraubers waren noch weitestgehend unbekannt. Es wurde eifrig Literatur gesammelt, und weltweit wurden Verbindungen angeknüpft. Diese ständig wachsende Einrichtung wurde von den Soldaten dienstlich genutzt, aber auch die Schulen aus der näheren und weiteren Umgebung besuchten das Hubschraubermuseum.

Bereits Ende der 60er Jahre platze die Sammlung infolge der vorhandenen Gegenstände aus allen



Nachbau von Paul Cornus Flugapparat (1907), dem weltweit ersten bemannten Hubschrauber, „Fliegendes Fahrrad“ genannt

Nähen. Aus den inzwischen über 260 Aktenordnern waren Informationen über 1200 Hubschraubertypen zu entnehmen, die vom Jahre 1483 (Leonardo da Vinci) bis in die Gegenwart reichten.

Es musste ein neues Domizil gefunden werden, und so bot sich der in Bückerburg leerstehende Burgmannshof an.

Ein Beschluss des Rates der Stadt Bückerburg schuf die Voraussetzung für die Einrichtung eines Hubschraubermuseums mitten

im Herzen der Stadt. Mit einem Verwaltungsakt wurden die Voraussetzungen für die Übernahme des Hauses „Burgmannshof“ für ein Hubschraubermuseum geschaffen.

Am 9. Juni 1971 wurde das Hubschraubermuseum durch Prof. Henrich Focke feierlich eröffnet. Nach einigen Jahren erfolgreichen Museumsbetriebes machte sich ein Nachteil des Freigeländes eklatant bemerkbar: Die ausgestellten Exponate hatten unter den Witterungseinflüssen und dem Sammeltrieb einiger Besu-

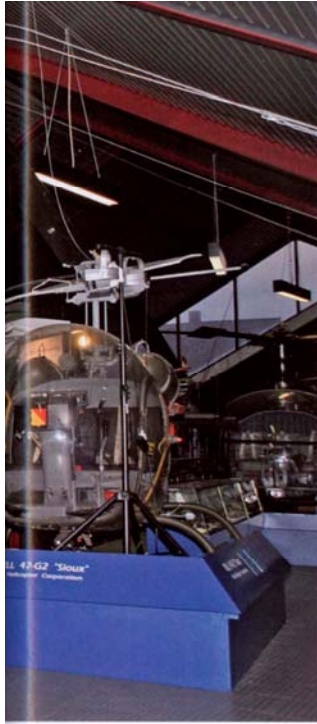


FOTOS: ROLAND OSTER

Die Triebwerkabteilung. Links ein Ka-26 Motor. Mitte das Havertz HZ-5. Rechts Motor des Helitrainers Bo102



Geschäftsführer Dieter Bals erklärt einer Gruppe der Jugendfeuerwehr aus Braunschweig ein Triebwerk



cher sehr gelitten. Aus dieser Zeit stammt auch der Spruch „Der größte Feind des Museums ist der Besucher“. Der Trägerverein entschloss sich daraufhin, einen Erweiterungsbau in Form einer Ausstellungshalle mit ca. 2000 qm Fläche zu errichten. Am 9. Mai 1978 wurde der Grundstein gelegt. Im September konnten die Abrissarbeiten an den im Wege stehenden alten Gebäuden begonnen werden, und im Frühjahr 1979 begannen die Bautätigkeiten an der neuen Halle. Das durch den Neubau attraktiver gewordene Museum verzeichnete in den folgenden Jahren einen stetigen Anstieg an Besucherzahlen. 1989 wurden etwa 90 000 Besucher registriert. 1989 wurde auch die inzwischen dringend notwendige Restaurierung des Altbaus in Angriff genommen. Heute beherbergt das Museum eine der größten Sammlungen an Hubschraubertechnik weltweit. Von der Focke-Wulf FW 61 über die Vertol H-21, be-

kannt als fliegende Banane, bis hin zur Bo 108 beherbergt das Museum über 40 Hubschrauber, von denen viele Unikate nur noch in Bückeburg zu sehen sind.

Rundgang durch das Museum

In der Eingangshalle befinden sich die Kasse, der Museumshop, zwei kleinere Hubschraubersimulatoren sowie ein PC-Lernplatz. Ebenso sind hier die ersten Ausstellungsstücke zu sehen. Unter der Decke hängen ein Bensen-Tragschrauber und daneben eine mit vier Rotoren ausgestattete Hubschraubervariante, der Müller WGM-21. Mitten in der Halle in einer Vitrine präsentiert sich das Symbol des Hubschrauberzentrums, die Helix von Leonardo da Vinci als Modell. Anhand von Bildern und Modellen wird dargestellt, dass der Mensch sich schon sehr früh vom Boden erheben

wollte. Die erste bekannte Darstellung taucht auf Keilschrifttafeln um 2300 v. Chr. auf.

Erst nach 1900 erhoben sich die ersten Geräte zu kleinen Hüpfern in die Luft. Hier finden wir die Namen Louis und Jacques Bréguet sowie Paul Cornu. Ihm wird auch der erste freie Flug (1907) mit einem Hubschrauber zugeschrieben. Ein 1:1-Nachbau, der von den Museumsmitarbeitern selbst angefertigt wurde, befindet sich seit dem 100-jährigen Jubiläum (2007) im Museum.

Auf den ersten einsatzfähigen Hubschrauber stoßen wir in der großen Ausstellungshalle. Die ausgestellte Focke-Wulf FW 61 ist eine Replik, bei der noch wenige verfügbare Originalteile verwendet wurden. Mit diesem Hubschraubertyp führte Hanna Reitsch 1938 ihre Flüge in der Deutschlandhalle in Berlin durch. Mit einem Blick nach oben entdecken wir eine Focke-Achgelis FA 330 Bachstelze. Dieser Tragschrauber wurde an ei- →

STORY

nem Seil hinter U-Booten geschleppt und diente zur Vergrößerung der taktisch-optischen Aufklärungsreichweite. Die Entwicklung der Radartechnik setzte hier allerdings neue Maßstäbe. Dieses Exponat ist eines der besterhaltenen Originale. Neben der Bachstelze ist der Nagler-Rolz NR-54 zu sehen, ein echter Hubschrauber mit Antrieb durch Kolbenmotoren an den Blättern. In einer Vitrine ist die Entwicklung der Modellhubschrauber dargestellt. Daneben befindet sich der Heeresfliegerraum mit einem Schulungshubschrauber Alouette II, deren Kabine für Besucher zugänglich ist. Man kann sich als Pilot fühlen. Auf dem weiteren Weg durch die Ausstellung stoßen wir nacheinander auf die Bell 47 G-2, die Hiller H-23 C, eine weitere Alouette II. Gegenüber stehen die Hauptkomponenten der Dauphine SA-360, einige Triebwerke und Komponenten vom



Oben: Hochgeschwindigkeits-Experimentalhubschrauber Bo-46 V1

Links: Werner Noltmeyer, der Gründer des Museums

Unten links: Wagner Rotarcor mit 250 ccm Goggo-Motor. Erstflug 1963

zige Gefährt mit Verkehrszulassung sowohl für Straßen als auch Luftraum. Mitten im Raum dominiert die Bo-46. Mit dieser Konstruktion und dem Derschmitt-Rotor wollte der Konstrukteur, wie viele andere Firmen auch, den Hubschrauber schneller machen. Abgesehen von technischen Problemen, die damals noch nicht zu lösen waren, wurde diese Technik nicht weiterentwickelt. Hier, auf der tiefsten Ebene, finden wir die Flugschrauber VFW H-2 und H-3 sowie die Tragschrauber Kraus Autogiro TRS-1 und Air und Space A18 A Autogiro. Derzeit ist an diesem Ort auch die Ausstellung über die Luftrettung in Deutschland untergebracht. Auf dem Weg zum Ausgang kommen wir noch durch einen Raum mit Turbo-Triebwerken, einen Raum mit Komponenten der VTOL-Technik und einen Raum mit Kolbentriebwerken. Hier sind unter anderem die Sternmotore aus der Vertol H-21 und Sikorsky H-34 zu finden. Diese sind zum Teil als Schnittmodelle hergerichtet. Der Rundgang endet beim kleinsten jemals gebauten Hubschrauber.

Focke-Hubschrauber Borgward BFK-1 Kolibri. Vorbei an Vitrinen mit Fluginstrumenten kommen wir zu den MBB-Entwicklungen. Angefangen mit Bo-102 "Helitrainer" über Bo-103 und Bo-105 sowie Bo-108 bis hin zur BK-117 steht hier alles, was MBB zu bieten hatte. Der Weg ins Erdgeschoss führt vorbei an einem leichten Eigenbau-Hubschrauber, der Havertz HZ-5, daneben eine Merckle SM-67. Der Blick fällt sofort auf eine goldene Maschine mit Hammer und Sichel. Diese Mil Mi-1 ist ein Geschenk aus der ehemaligen UdSSR und war lange Zeit das einzige Exemplar die-

ses Typs im Westen. Mit dem Fall der Mauer und der Vereinigung hat sich vieles geändert. Eine Mil Mi-2, die bei den Grenztruppen der NVA eingesetzt war, kam von der Polizei Brandenburg. Es folgt ein Geschenk des britischen Heeres, die Skeeter AOP-12, dann eine der ersten BW-SAR-Maschinen vom Typ Bristol Sycamore HR-52, einige Prototypen aus der Heimwerkstatt: Georges G-1 und G-2 sowie Heimbächer 4. Vorbei am Sud-Aviation SO-1221 Djin, mit dem bei der Bundeswehr das Hubschrauberzeitalter begann, stoßen wir auf eine Variante der Hughes TH-55. Die größten Ex-

ponate sind auf der anderen Hallenseite zu finden. Angefangen mit der Sikorsky S-58 (H-34 G), über die Vertol V-43 (H-21 C), hin zum Kaman HH-43 B Husky, einer Konstruktion mit ineinander kämmenden gegenläufigen Rotoren und somit ohne Heckrotor, und der Kamov KA-26, die bei der Interflug mit Sponsorengeldern erstanden wurde und mit eigener Kraft und den letzten Flugstunden das Museum erreichte. Nochmals zwei Treppenstufen tiefer finden wir ein Gefährt, halb Auto, halb Hubschrauber, das Wagner Rotarcor III. Soweit uns bekannt ist, ist dies das ein-



Große Halle mit Vertol H-21 C, Sikorsky H-34 der Bundeswehr und der Kamov Ka-26 im Vordergrund

Das Archiv ist zu einer der weltweit umfangreichsten Sammlungen über Hubschrauber und den Vertikalflug angewachsen. Es ist zwar nicht für den Besucher zugänglich, dient aber als Grundlage für wissenschaftliche Arbeiten von Studenten, Schülern, Journalisten, Autoren und Entwicklungsbüros. Bei Bedarf kann sich jedermann der Schätze des Archivs bedienen.

Der Erweiterungsbau

Bereits im Jahr 1998 wurde klar, dass wieder eine Erweiterung der Ausstellungsflächen notwendig werden würde. Am 1. September 1998 stand dieser Tagesordnungspunkt erstmalig auf der Agenda des Vorstands. Inzwischen sind viele Ideen und Entwürfe entstanden, diskutiert und verworfen worden.

Heute, im Jahr 2009, ist das Erweiterungsprojekt so weit abgesehen, dass in der ersten Jah-

reshälfte mit den Baumaßnahmen begonnen werden kann.

In diesem Jahr wird ein „transparenter“ Erweiterungsbau entstehen. Von außen wird das Gebäude so aussehen wie eine Vollerde, in der Hubschrauber fliegen. Das Erdgeschoss wird den neuen Eingangsbereich enthalten. Die Ausstellungsfläche wird neben einer Kernaussstellung auch für wechselnde Sonderausstellungen, für Tagungen und Konzerte nutzbar sein.

Sollten Sie in nächster Zeit das Museum besuchen, so wundern Sie sich nicht über Änderungen. Durch neu aufgenommene Exponate und den Erweiterungsbau ist die Umgestaltung der Ausstellung des Öfteren notwendig.

Roland Oster

Kontakt:

**Hubschraubermuseum
Sablé-Platz 6
31675 Bückeburg
Tel.: +49 (0) 5722-5533
Fax: +49 (0) 5722-71539**

