



Während der Zufahrt zum Flughafen Tegel: das Präsent der Firma Boeing an das Land Berlin – eine 707. Fotos:

DTM/AP

Landet ein Stück Luftfahrtgeschichte auf dem Schrott?

Das Geld für Transport der Boeing 707 von Tegel nach Tempelhof

Uwe Dannenbaum

Das vernachlässigte Werk des amerikanischen Flugzeugherstellers Boeing an Berlin liegt gleich neben dem Zoo am Flughafen Tegel – ein alter Passagier-Jet vom Typ 707. Jetzt droht der Maschine der Abbruch – ihr Standort soll geändert werden. Es sei denn, sie wird durch die Stadt über die Zufahrt zum Flughafen Tempelhof verbracht werden – aber das kostet Geld.

Die Boeing in Berlin repräsentiert die Geschichte der Luftfahrt. Bis Mitte der 1970er Jahre war der Jet für die israelische Fluggesellschaft El Al im Einsatz.

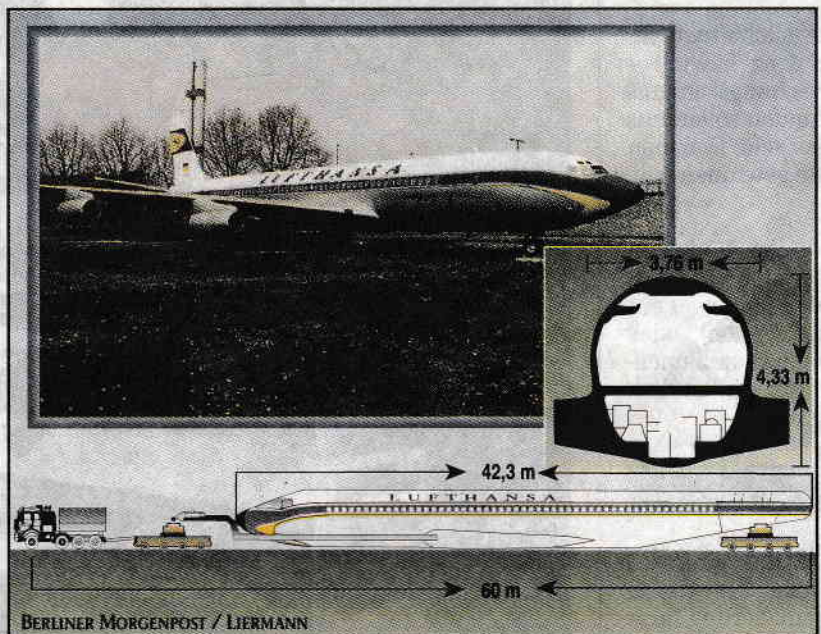
Unterstützung der Luftfahrt erhielt er schließlich im November 1986 in Tegel – als Geschenk des Flugzeugherstellers an die Stadt. Seitdem befindet er sich im Besitz des Deutschen Technikmuseums.

Im Jahre 1991 öffnete man die Boeing 707 ein Mini-Luftfahrtsmuseum. 1991 schließte man die Tür der Maschine mit Hilfe eines Kranes vom Parkplatz P 5 auf den jetzigen Standort gehievt – das Museum ist längst geschlossen. Die Maschine droht – obwohl noch in einem guten Zustand – die Abschiebung auf einen weniger geeigneten Teil des Flugplatzes. Damit droht eine Verschrottung nur noch ein Jahr später.

und einem Stück Berlin“. Nicht weniger unglücklich über die Entwicklung ist man im Deutschen Technikmuseum. Dort hält man schon seit langem Ausschau nach einem Sponsor, der bereit ist, den Transport des 62 Tonnen schweren „Vogels“ – 42,3 Meter lang, Spannweite 44,4 Meter – quer durch die Stadt zum Flughafen Tempelhof zu finanzieren, wo bereits mehrere Oldtimer des Technikmuseums parken. Der Haken: Der Transport würde rund eine halbe Million Mark kosten. Aber weder das Land Berlin, noch Hersteller Boeing, Lufthansa oder Flughafen-Holding sind bereit, Geld zur Verfügung zu stellen.

Im Deutschen Technikmuseum will man jedoch nicht aufgeben. Der zuständige Mitarbeiter Bernhard Sasse ist auf derartige Unternehmen spezialisiert. Er organisierte auch den Umzug eines kompletten „Rosinenbombers“ vom Flughafen Tempelhof zum das Museums Gelände an der Trebbiner Straße. Längst hat er die Route für die 707 ausgeknobelt: „Über die Stadtautobahn, den Innsbrucker Platz, die Haupt-, Kolonnen- und Dudenstraße bis zum Columbiadamm.“

Ein Coup, der allerdings nur möglich ist, wenn der Jet vorübergehend kräftig gestützt wird. Flügel, Triebwerke und Leitwerk müssten demontiert werden, so daß lediglich der 42,3 Meter lange und



BERLINER MORGENPOST / LIERMANN



Ein Bild, das 1970 um die Welt ging: eine der entführten Maschinen, die von palästinensischen Terroristen gesprengt wurde.

Für Sasse „eine logistische Herausforderung, bei der es um Zentimeter geht. Wobei der geringe Schwenkradius das größte Problem ist. Ampeln und Straßenschilder an der Strecke müßten teilweise demontiert werden.“

Der enorme Aufwand wäre nach Ansicht der Museumsfachleute durchaus gerechtfertigt. Nicht nur, daß es sich um eine Maschine handelt, die

an einem der spektakulärsten Ereignisse der internationalen Luftfahrtgeschichte.

Im September 1970 kaperten palästinensische Luftpiraten auf einen Schlag fünf Düsenflugzeuge nach dem Start in Frankfurt, Amsterdam, Zürich und Bahrain – 422 Passagiere und Besatzungsmitglieder wurden in die jordanische Wüste entführt. Während der Aktion