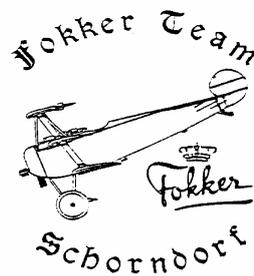


Achim Sven Engels
Fokker-Team-Schorndorf
1997



Fliegendes Museum

Fokker-Flugzeugwerke G.m.b.H.

Schwerin/Meckl.

Fokker-Team-Schorndorf
<http://www.fokker-team-schorndorf.de>
engels@fokker-team-schorndorf.de
Schillerstrasse 22/4
73547 Lorch

Grundlegende Gedanken zur Ausarbeitung eines Konzeptes zur
Errichtung eines bisher weltweit einmaligen fliegenden Museums

Inhalt

	Seite
1. Grundgedanke des Museums	
1.1. Grundlegendes.....	3
1.2. Warum Fokker.....	3
2. Standort und benötigtes Gelände	
2.1. Standort.....	4
2.2. Das benötigte Gelände.....	5
3. Werksgelände und Aufbau der Hallen	
3.1. Werksgelände	6
3.2. Die Hallen.....	6
4. Ausstellungsstücke	
4.1. Flugzeuge	7
4.2. Maschinen und Werkzeuge	8
5. Darstellung der Ausstellungsstücke	
5.1. Flugzeuge	8
5.2. Maschinen und Werkzeuge	8
6. Kosten und Finanzierung	
6.1. Kosten.....	9
6.2. Finanzierung	9
7. Zeitlicher Ablauf der Errichtung	
7.1. Zeitlicher Ablauf	10
8. Potentielle Einnahmequellen und Bedeutung für die Region	
8.1. Potentielle Einnahmequellen	10
8.2. Bedeutung für die Region.....	11

1. Grundgedanken des Museums

1.1. Grundlegendes

Der Grundgedanke besteht darin, ein Stück deutscher Luftfahrtgeschichte, sowie der kulturellen Entwicklung der Arbeiter und Angestellten innerhalb des bekanntesten deutschen Flugzeugwerkes neu zu beleben und dadurch der Nachwelt näher zu bringen und zu erhalten.

Um Missverständnissen von vornherein aus dem Weg zu gehen, sei darauf hinwiesen, dass es sich bei diesem Vorhaben nicht um ein rein statisches Museum herkömmlicher Natur handeln soll. Seine Besucher sollen nicht durch still stehende Räume geleitet werden, in denen lediglich eine Reihe von verschiedenen Exponaten aufgebaut sind und betrachtet werden können.

Es soll sich nicht nur um ein Museum zum Anfassen handeln, sondern zum Mitmachen und Hineinleben einladen.

Selbstredend soll es regulären Besuchern zugänglich sein, aber diesen - bei entsprechendem Interesse, sofern die Fähigkeiten vorhanden sind – gleichzeitig die Möglichkeit geben aktiv an der dargestellten Thematik unter fachmännischer Anleitung und Schulung teil zu haben. Auf diese Weise wird der sehr interessierte Besucher selbst Teil der Ausstellung für die übrigen Besucher, welche sich auf ein reines Betrachten beschränken möchten.

Gleichzeitig erlaubt das Einbinden der Besucher in die Ausstellung selbst, eine ständige Erweiterung der Ausstellungsstücke. Siehe hierzu auch Punkt 4 dieses Schriftstückes.

1.2. Warum Fokker

Kaum etwas hat die heutige Zeit so sehr geprägt, wie die Erschließung der Luft als Verkehrsweg.

Diese Erschließung zu dokumentieren und durch eine exakte Nachbildung der Nachwelt zu bewahren ist die Aufgabe dieses Projektes.

Die Firma Fokker eignet sich unserer Ansicht nach für die Realisierung eines derart großen Projektes wohl am besten.

Fokker war an dieser Erschließung des Luftraumes in zweifacher Hinsicht beteiligt.

Zum einen war er in der Zeit der Anfänge der Fliegerei selbst als Flugpionier tätig und trat als solcher auch öffentlich in Erscheinung.

Zum anderen war er als Person maßgeblich an der Bildung eines völlig neuen Industrie- und schließlich Rüstungszweiges beteiligt. Dies stellte letztlich durch die

Schaffung von tausenden von Arbeitsplätzen sicherlich eine merkliche und durchaus bedeutsame Veränderung im kulturellen Leben in und um Schwerin dar.

Kurz gesagt: Die Fokker Flugzeugwerke G.m.b.H. prägte die Region in und um Schwerin wohl in erheblichem Maße über die Dauer ihrer Tätigkeit dort.

Ganz abgesehen von allem dem gelang es Fokker mehrere Male mit den Entwicklungen, welche die Reißbretter der Ingenieure in diesem Werk verließen, bleibende Plätze in den Analen der deutschen Luftfahrt zu belegen.

Ein weiterer Punkt, der für Fokker als Wahl für dieses Projekt spricht, ist die Tatsache, dass Fokker während seiner gesamten Zeit in Schwerin keinerlei bautechnisch aufwendigen Werkshallen errichten ließ. Einfach gesagt begnügte er sich damit, simple Holzhallen in Schnellbauweise aufzustellen in denen die Serienproduktion seiner Flugzeuge durchgeführt wurde. Dieser Punkt alleine garantiert schon die Möglichkeit der relativ einfachen und kostengünstigen Umsetzung des Projektes und dem damit verbundenen Nachbau der originalen Werkhallen, in denen damals die Flugzeuge tatsächlich gebaut wurden.

2. Standort und benötigtes Gelände (siehe Anlagen in Anhang 1)

2.1. Standort

Für die Wahl des Standortes ist in erster Linie die Größe des Geländes, sowie die rechtliche Möglichkeit des beschränkten Flugplatzbetriebes im Rahmen des Museums maßgeblich.

Letzten Endes spielt es keine große Rolle, ob das Museum in Deutschland, auf europäischem Boden oder gar anderswo in der Welt errichtet wird.

Als Wunschziel, ist natürlich das noch vorhandene Gelände in Schwerin/Mecklenburg selbst ins Auge zu fassen.

Die Errichtung des Museums an dieser historischen Stelle wäre nicht nur ein Gewinn für die Museumslandschaft in Deutschland, sondern ganz besonders für die Region Schwerin selbst, da es sich tatsächlich um ein weltweit beachtetes und einmaliges Ereignis kultureller Tragweite handeln wird, das in direktem Bezug zur industriellen Geschichte des Landes Mecklenburg Vorpommern und der Stadt Schwerin steht.

Die Landeshauptstadt Schwerin als Standort würde nicht nur der historischen Bedeutung gerecht werden, sondern gleichzeitig auch den Wert der dort erstellten Ausstellungsstücke um ein Vielfaches steigern.

Dieser Punkt sollte nicht unterbewertet werden. Da das Museum durch die ständige Erweiterung der Ausstellungsstücke, gewissermaßen lebt, aber die eigenen räumlichen, sowie historisch sinnvollen Kapazitäten bald erschöpft sein werden, wird es nötig sein, produzierte Flugzeuge an Interessenten abzugeben. Das dieses durchaus zu einem

einträgliches Geschäft werden kann belegen schon heute die Erfolge des Fokker-Team-Schorndorf im Hinblick auf die Veräußerung von Nachbauten, die durch das Team erstellt wurden.

Dies im Auge behaltend wäre das Museum nicht allein auf die Größe der Besucherzahlen angewiesen.

Auch bei anderen Standorten kommt die Originalgetreue der Nachbauten durch das Fokker-Team-Schorndorf zum tragen, würde aber erheblich an Bedeutung gewinnen, wenn Schwerin als Standort in Frage käme.

2.2. Das Gelände

Das Gelände der Fokker Flugzeugwerke G.m.b.H. in Schwerin umfasste die Areale am Hintenhof 43 (heute Bornhövedstrasse, gelegen am Schwerin See), sowie das Flugplatzgelände am Flugplatz Görries (Teilort von Schwerin, heute bildet der wenig bebaute nördliche Rand des Industriegebietes das ehemalige Flugplatzgelände). Letztens als Wohn- und Büroräume gehörte das Gebäude Bergstrasse 25 zur Firma.

Bei der Wahl von Schwerin als Museumsstandort wäre zu überlegen, ob nicht all diese Bereiche für den Aufbau des Museums erworben werden könnten. Interessant gestaltet sich dies besonders dadurch, dass das Gebäude Bergstrasse 25 in einwandfrei restauriertem Zustand noch existiert, und die erste Halle der Fokker Flugzeugwerke G.m.b.H am Schweriner See, heute Bornhövedstrasse 95, zwar umgebaut aber noch in großen Teilen erhalten ist.

Schwierig wäre die ortsgetreue Errichtung des Flugplatzes, da etwa 50 % des ursprünglichen Geländes mit dem heutigen nördlichen Teil des Industriegebietes bebaut sind (Siehe für Lagevergleich Anlage 5 in Anhang 1). Dieser Umstand würde eine Verlegung des Flugplatznachbaus nach Norden erfordern. Natürlich vorausgesetzt, dass die dortigen landwirtschaftlichen Flächen erworben werden können.

Es wäre ohnedies erstrebenswert dieses Gebäude zu restaurieren und unter Denkmalschutz zu stellen, da seine Substanz doch ziemlich gelitten hat und sich sein Zustand zusehends verschlechtert.

Sollte all dies nicht möglich sein, so würde es sich, bedingt durch die topographische Lage der verteilten Produktionsstätten sehr schwierig gestalten das gesamte Gelände nachzubilden.

In diesem Fall würde man sich auf die Wiedererrichtung des Flugplatzes in Görries beschränken. Dies hätte allerdings zur Folge, dass die Produktion der Flugzeuge in den dortigen Hallen in einer komprimierten Form dargestellt werden müsste.

Für den Nachbau der einzelnen Hallen liegen zahlreiche historische Fotografien, sowie die meisten bauamtlichen Unterlagen der Hallen und Lagepläne dem Archiv des Fokker-Team-Schorndorfs vor.

Das Gelände des Flugfeldes soll eine Fläche von 500m x 1000m als Mindestgröße besitzen. Darüber hinaus sollte als Grundvoraussetzung die rechtliche Möglichkeit des eingeschränkten Flugplatzbetriebes in einem Luftraum von 5 km Breite, 5 km Länge und 2-3 km Höhe über dem Gelände gegeben sein. Die Größe dieses Luftraumes ist selbstverständlich Verhandlungssache. Ohne diese rechtliche Gelegenheit würde das Museum erheblich an Bedeutung und potentieller Leistungsfähigkeit verlieren. Ein Interesse der Beteiligung des Fokker-Team-Schorndorfs an der Verwirklichung dieses Projektes bei Fehlen dieser Voraussetzung besteht im Grundsatz **nicht**.

3. Werksgelände und Aufbau der Hallen (Siehe hierzu Anlagen in Anhang 2)

3.1. Werksgelände

Das gesamte Gelände soll in seiner Aufteilung dem tatsächlichen Fokker-Flugzeugwerke G.m.b.H. entsprechen. Soweit anhand von alten Lageplänen nachzuvollziehen, sollen sämtliche Hallen auch in Ihrer Lage zueinander dem Vorbild exakt nachgebildet werden.

Grundlage hierfür bilden die Lagepläne, welche im Archiv des Fokker-Team-Schorndorfs vorliegen.

Soweit zunächst nur das Gelände in Schwerin Görries betroffen ist, soll die Nachbildung das Flugplatzgelände mit sämtlichen technischen Gebäuden und Hallen umfassen. Des Weiteren sollen in die Nachbildung, sowohl das Fliegerheim am südöstlichen Flugplatzrand, sowie die am nordwestlichen Rand des Flugfeldes gelegene Casino und Zuschauertribüne eingebunden werden.

Um das Gesamtbild des Areal aus der Luft dem Original so nahe wie möglich nachzubilden sollen sowohl die im Süden verlaufende „Chaussee nach Schwerin“ (Roghaner Strasse), die im Osten verlaufene „Dorfstrasse“ (Immelmannstrasse), sowie der im Norden gelegene „Feldweg“ angelegt werden.

Sollte der Standort Schwerin in Frage kommen, wird das gleiche, soweit realisierbar, auch für die in Anlage 1 des Anhang 1 als Orte II und III bezeichnete Bereiche der Firma Fokker ins Auge gefasst.

3.2. Die Hallen

Die Hallen und technischen Gebäude des Flugplatzgeländes sind ebenso, so weit wie möglich, den Vorbildern nachzuempfinden. Auch hier dienen die bauamtlichen Unterlagen im Archiv des Fokker-Team-Schorndorfs als Grundlage.

Für die Ausstattung der Hallen im Inneren dienen die Fotografien und Filme der Fokker-Flugzeugwerke G.m.b.H. im Archiv des Fokker-Team-Schorndorfs als Basis.

Ein Beispiel für eine Bauzeichnung der Hallen findet sich im Anhang 2 in Anlage 1.

Das Museum soll nicht nur die Flugzeuge als Ausstellungsstücke darstellen, sondern durch seine Einrichtung selbst ein Museum des industriellen Standes jener Tage verkörpern. Das heißt, dass selbst die verwendeten Maschinen und Werkzeuge dem Stand des Jahres 1918 nicht überschreiten sollen.

4. Ausstellungsstücke (siehe Anlagen in Anhang 3 für Beispiele)

4.1. Flugzeuge

Im Vordergrund stehen natürlich die Flugzeuge der Fokker Flugzeugwerke G.m.b.H in Schwerin Mecklenburg. Genauer gesagt, die Flugzeuge des Anthony Herman Gerard Fokker, der Fokker Aeroplanbau (Johannisthal, später Schwerin-Görries) und der Fokker Flugzeugwerke G.m.b.H.

Ziel ist der originalgetreue Nachbau der Flugzeuge in jeweils mindestens einem Exemplar mit Flugzulassung in Deutschland in der sogenannten „Beschränkten Sonderklasse als Experimentelles Einzelstück gemäß § 3 der Luftgeräteprüfverordnung.

Erfahrungen auf dem Gebiet der Zulassung solcher Flugzeuge liegen dem Fokker-Team-Schorndorf vor. Siehe hierzu folgende Internetseite, welchen den augenblicklichen Nachbau zweier Fokker D.VII Jagddoppeldecker durch das FTS dokumentiert:

<http://www.theaerodrome.com/forum/index.php?showtopic=4405&st=225>

Fokker baute während seiner Zeit in Deutschland insgesamt 60 verschiedene Prototypen von denen etwa 10 in Serie gefertigt wurden.

Die Recherchen des Fokker-Team-Schorndorf richten ihr spezielles Augenmerk auf die Konstruktion dieser Flugzeuge.

Der Bestand des Museums an Flugzeugen, soll nicht durch die wenigen bekannten Flugzeuge gebildet werden, sondern durch den reellen Nachbau aller 60 Versuchsmuster in jeweils mindestens einem Exemplar.

Das bedeutet, dass ein ansehnlicher Bestand an Flugzeugen dieses Museum sehr interessant gestaltet und erstmals einen umfassenden Einblick in die Entwicklungsarbeit eines Flugzeugwerkes zu Beginn des letzten Jahrhunderts gewährt wird. Dies ist weltweit einmalig.

Die Flugzeuge sollen nach und nach in den Räumlichkeiten des Museums gebaut werden. Siehe hierzu auch die Anmerkungen in Punkt 7 dieser Ausarbeitung.

Die Erstellung der Flugzeuge soll durch eine noch zu gründende Firma durchgeführt werden, welche ausschließlich nach den Forschungsergebnissen des Fokker-Team-Schorndorfs arbeitet und von diesem gegründet wird. Die Firma operiert rechtlich unabhängig von dem Museum in dessen Räumlichkeiten.

4.2. Ausrüstung und Werkzeuge

Die gesamte Ausstattung des Museums soll gleichzeitig auch die Ausstellung selbst bilden. Das heißt: sämtliche Maschinen und Werkzeuge sollen der damaligen Zeit entsprechen. Moderne Maschinen werden nicht angeschafft.

Dies wird es nötig machen eine gesonderte Wartungsmannschaft zusammenzustellen, welche die Maschinen restauriert, betriebsbereit macht und in Ordnung hält.

5. Darstellung der Ausstellungsstücke

5.1. Flugzeuge

Die Flugzeuge, die als Ausstellungsstücke dienen werden in zwei Formen dargestellt. Zum einen in der Fertigung. Das bedeutet, dass das Museum den Bau der Flugzeuge bereits als Ausstellung zeigt.

Hierdurch kann der Betrieb des Museums unmittelbar aufgenommen werden, auch ohne, dass Flugzeuge vorhanden sind.

Nach der Fertigstellung des ersten Flugzeuges und der erfolgreichen Zulassung, geht dieses in den Flugbetrieb über. Das Flugzeug wird dem Publikum im Rahmen eines museumsmäßig nachgestellten Flugbetriebes im Fluge vorgeführt.

Durch die kontinuierliche Fertigung der Flugzeuge im Rahmen des museumsmäßig dargestellten Produktionsprozesses wächst die Zahl der im Fluge vorgeführten Flugzeuge ständig. Hierdurch wird dem Besucher ein ständig wechselndes Umfeld präsentiert, wodurch das Museum nie an Interessantheit verlieren wird. Darüber hinaus könnte mit zunehmendem Fortschritt des Museums (siehe Punkt 7) and Wochenenden Flugvorführungen in bestimmten Zeitrahmen dargestellt werden. Zu diesen Vorführungen werden nur Flugzeuge in die Luft gebracht, die im dargestellten Zeitraum tatsächlich existierten.

5.2. Die Maschinen und Werkzeuge

Die Maschinen und Werkzeuge werden während der museumsmäßigen Darstellung der Produktion der Flugzeuge im Betrieb vorgeführt, so dass der Besucher die einmalige Möglichkeit erhält einem Fertigungsprozess der frühen Industrialisierung beizuwohnen.

6. Kosten und Finanzierung

6.1. Kosten

Die Kostenermittlung für dieses Projekt muss von Fachleuten genauestens ermittelt werden. Es ist nicht Sinn dieses Konzeptes hier genaue Zahlen vorzulegen.

Der Verfasser kann hier nur Mutmaßungen anstellen. Seiner groben Schätzung nach sollten die Kosten bis zur Aufnahme des Betriebes des Museums die Grenze von 10 Millionen EURO keinesfalls sprengen.

Den Löwenanteil an diesen Kosten wird sicherlich der Erwerb und die Erschließung des benötigten Geländes einnehmen.

Die Errichtung der Hallen selbst fällt durch Ihre Einfachheit nur unwesentlich in Rechnung. Und wird dadurch erleichtert, da der Aufbau des Museums in seiner Geschwindigkeit dem tatsächlichen Aufbau der Fokker-Flugzeugwerke entsprechen soll. (Siehe hierzu Punkt 7)

Die Kosten für die Herstellung eines Flugzeuges belaufen sich auf rund 50.000 Euro. Dies beinhaltet die Flugzulassung und das benötigte Material. Bei einer Gesamtzahl von 60 Exemplaren würde der Anteil der Flugzeuge also bei 3 Millionen Euro liegen. Diese Kosten fallen gemäß Punkt 7 auch nur nach und nach an.

Eine ähnlich hohe Summe wird die Anschaffung und Wiederherrichtung der benötigten Maschinen und Werkzeuge in Anspruch nehmen.

6.2. Finanzierung

Die Finanzierung des Projektes muss von einem oder mehreren Investoren abgeklärt werden.

Das Fokker-Team-Schorndorf unter der Leitung von Achim Engels kann hier lediglich das Know-How und die benötigte Energie einbringen.

7. Zeitlicher Ablauf der Errichtung

7.1. Zeitlicher Ablauf

Der Ablauf der Errichtung des Museums soll in der zeitlichen Reihenfolge der tatsächlichen Errichtung der Fokker Flugzeugwerke stattfinden.

Hierdurch wird die Geschichte gewissermaßen wiederholt.

Am interessantesten wäre mit Sicherheit der Beginn der Arbeiten im Jahre 2013 zum Einhundertjährigen Jubiläum.

Man kann dann die Werke dem geschichtlichen Rahmen entsprechend ständig verändern und erweitern, bis im Jahre 2018 der Endzustand bei Kriegsende erreicht ist. Ab diesem Zeitpunkt würde die Präsentation nur noch diesen Zeitrahmen umfassen.

8. Potentielle Einnahmequellen und Bedeutung des Projektes für die Region

8.1. Potentielle Einnahmequellen

Die Kosten, welche durch die Errichtung und den Betrieb des Museumsprojektes entstehen, können im Laufe der Zeit durch folgende potentielle Einnahmequellen gedeckt werden:

- aus den Eintrittsgeldern der regulären Museumsbesucher.
- durch die Veranstaltung von Lehrgängen, bei denen die Besucher den Bau der Flugzeuge unter fachmännischer Anleitung erlernen können.
- Durch die Veranstaltung von jährlichen Flugtagen, die sich nicht nur auf den, durch den Museumsrahmen vorgegebenen Zeitrahmen beschränken müssen. Vorteilhaft ist hier das Vorhandensein des zugehörigen Flugplatzes.
- Durch Pauschalangebote, die es interessierten Besuchern ermöglicht, gegen die Entrichtung eines gewissen Betrages über einen bestimmten Zeitraum hinweg sämtliche Flugzeuge des Museums im Fluge selbst fliegen zu dürfen. (z.B. 4.000,-- Euro für eine Woche)
- Durch den Verkauf der durch das Museum produzierten Flugzeuge.

Die letzten beiden Punkte sind hier wohl am interessantesten. Das Fokker-Team-Schorndorf erzielt durch die Originalgetreue der Flugzeugnachbauten bereits jetzt sechsstelligen Summen für Flugzeugzellen, das heißt für Flugzeuge ohne Motor und Instrumentierung. Sollte Schwerin als Standort in Frage kommen, können diese Summen durch die Tatsache, dass am historischen Standort produziert wird noch erhöht werden.

Nicht zu unterschätzen ist in diesem Zusammenhang auch, dass das 100 jährige Jubiläum in greifbare Nähe rückt. Dies bedeutet mit Sicherheit auch Anstieg der kinoseitigen Verfilmung der Begebenheiten des Ersten Weltkrieges und damit

natürlich auch der Luftfahrtgeschichte. Die Tendenz für Filmrequisiten nur noch originalgetreue Nachbauten, oder gar Originale selbst zu verwenden ist hinreichend bekannt. Geschäfte, die in dieser Richtung gemacht werden könnten, könnten beträchtlich sein.

8.2. Die Bedeutung eines derartigen Museums für die Region.

Es steht außer Frage, welche Bedeutung die Existenz eines solchen Museums für die betreffende Region zukommen würde.

Durch den kulturellen Charakter des Museums, das ja auch die Kulturgeschichte der Arbeiter und Angestellten einer ganzen Epoche darstellt, werden nicht nur Luftfahrtbegeisterte angelockt.

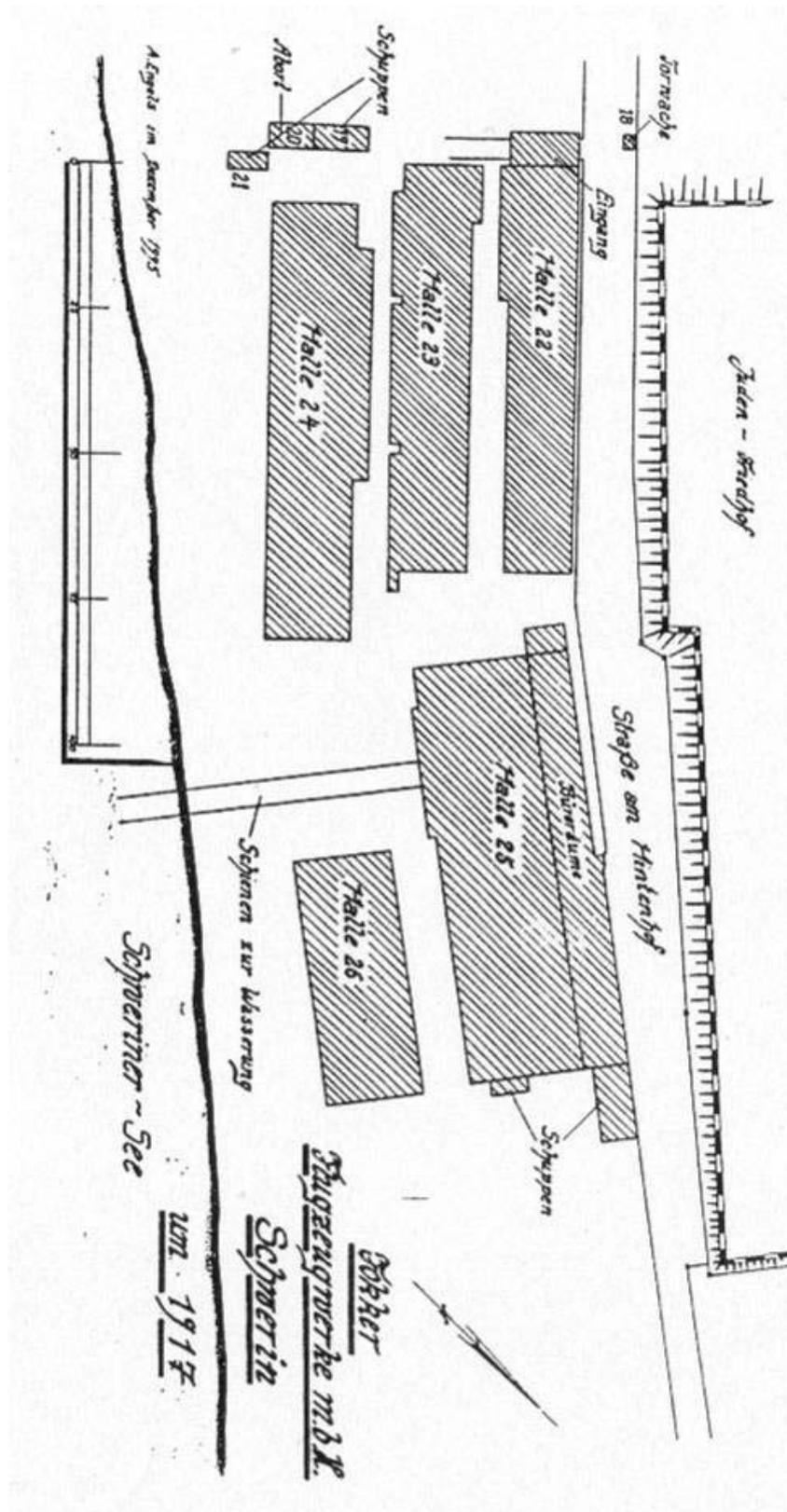
Aber schon die Luftfahrt selbst lockt enorme Besucherzahlen an. Als Beispiele hierfür seien lediglich ähnliche Einrichtungen in Amerika, England und Frankreich erwähnt. Beispiele können leicht im Internet unter folgenden Stichworten gefunden werden:

- Dawn Patrol
- Old Rhinebeck Aerodrome
- Oskosh
- La Ferté Alais
- Shuttleworth Collection

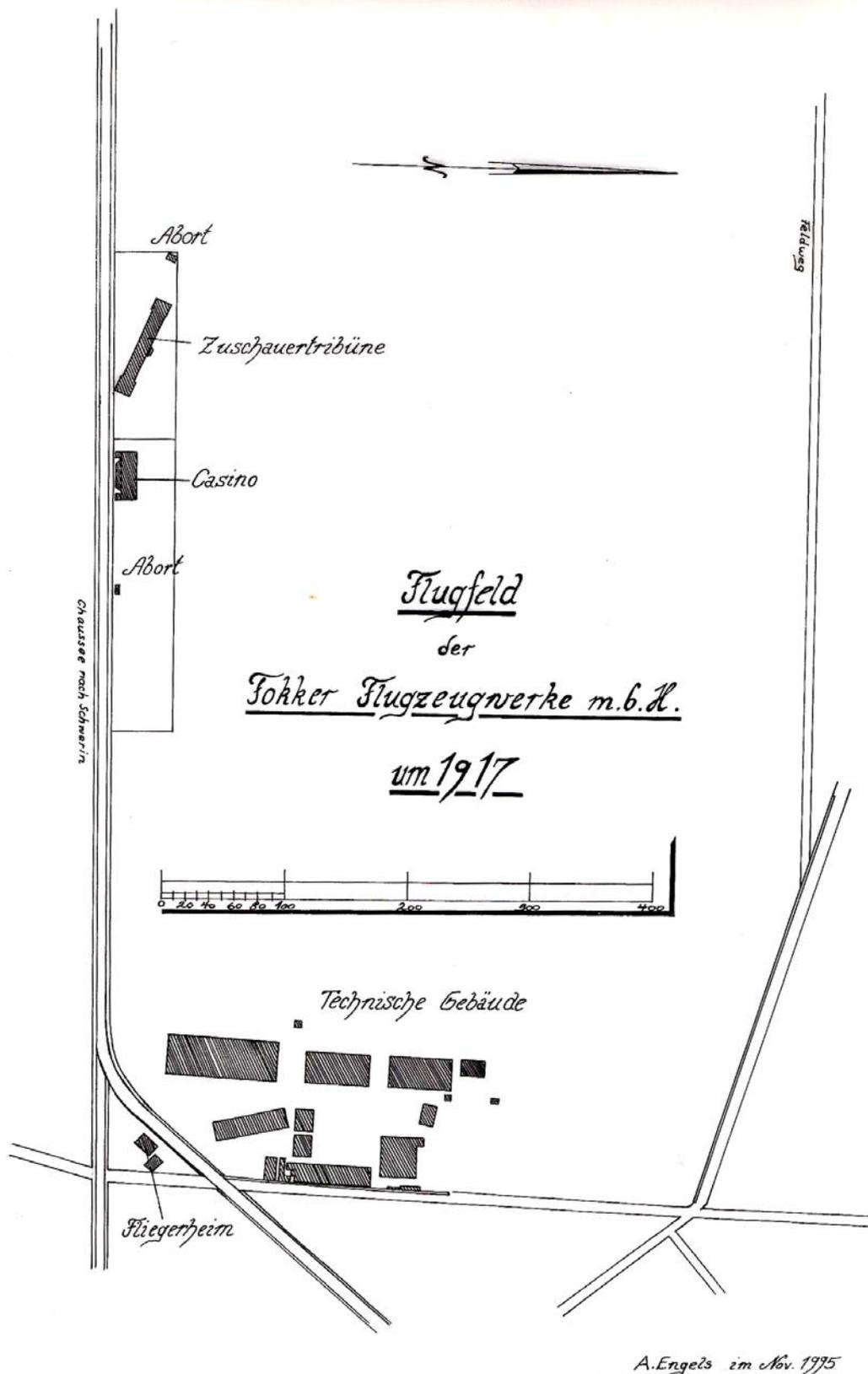
Hierbei handelt es sich sämtlich um fliegende Museen.

Man kann sich leicht vorstellen, was eine jährliche mehrtägige Flugshow, oder gar Flugwoche, veranstaltet durch das Fokker-Team-Schorndorf, für den Tourismus in der Region bedeuten würde, in der das Museum errichtet wird, braucht nicht erwähnt zu werden und wird vom Tourismusbüro der selbst besser eingeschätzt werden können. Ein entsprechendes Gutachten hierüber würde sicher zugunsten des Museums ausfallen.

Anhang 1



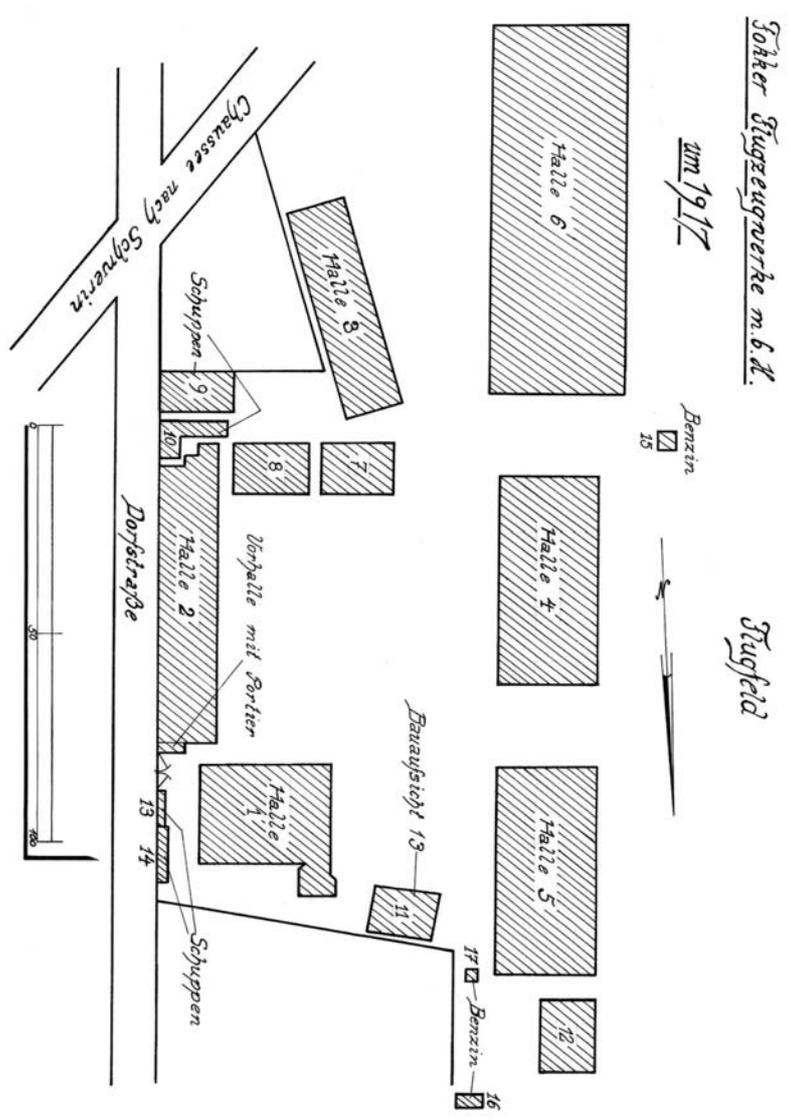
Die Werkshallen am Schweriner See. Die Halle mit der Nummer 25 war die erste der hier errichteten Hallen. Sie ist auch die einzige, die heute noch existiert. Sie befindet sich im Eigentum der Familie Beiderwellen.



Anlage 3

Die Werkanlagen am Flugfeld in Schwerin-Görries
 Hier wurde die Endmontage vorgenommen und die Flugzeuge eingeflogen. Das Gelände
 ist heute zu 50% durch das Industriegebiet Görries bebaut.

③

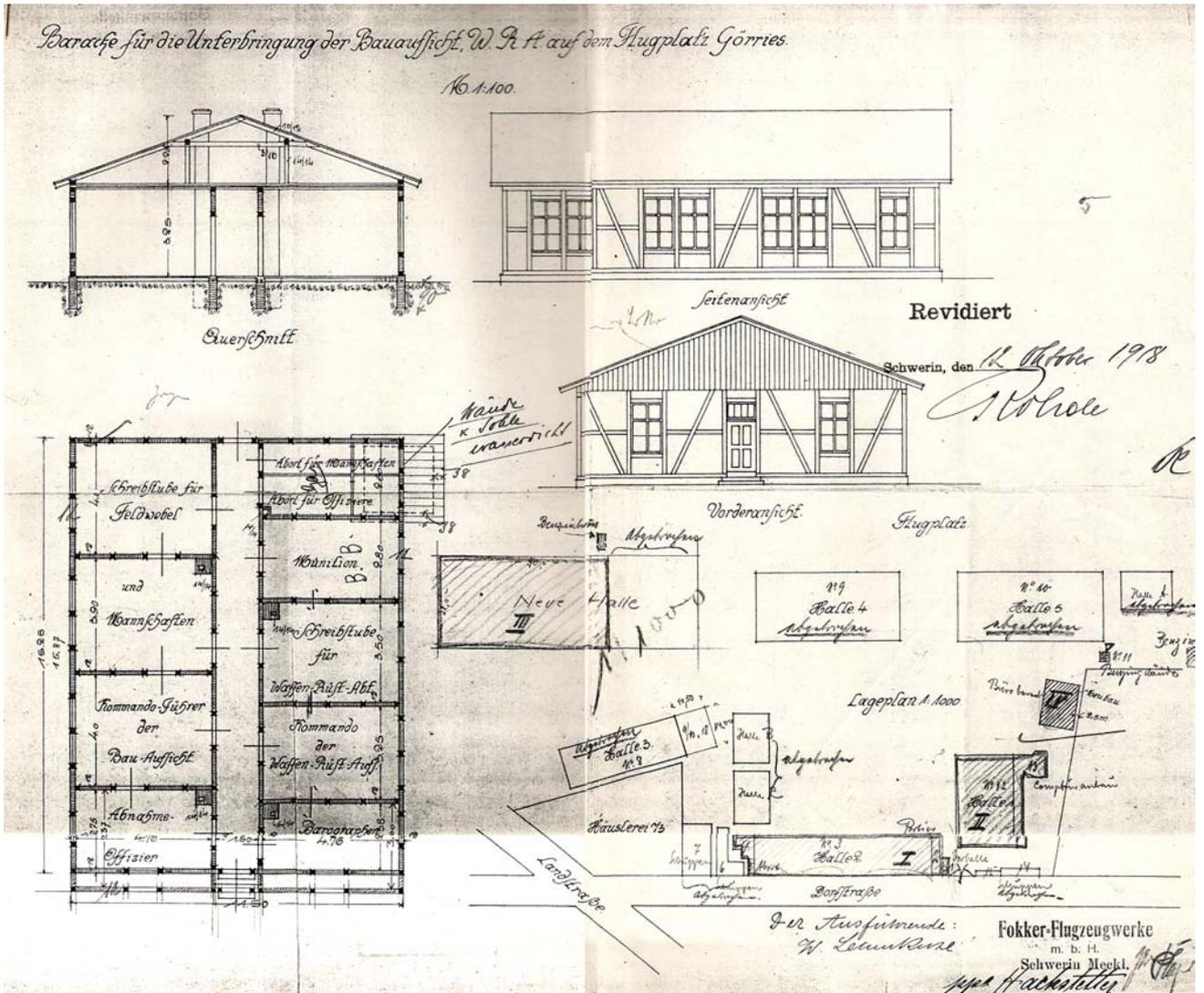


Anlage 4

Die Anlagen am Flugfeld in Schwerin-Görries. Hier fand die Endabnahme und das Einfliegen der Flugzeuge statt. Die Bauaufsicht Nr. 13 saß in Gebäude Nr.11.

Anhang 2

Anlage 1



Bauzeichnung der Bauaufsichtsbaracke auf dem Flugfeld Schwerin Görries.

Anhang 3

Siehe Veröffentlichung des Fokker-Team-Schorndorf

„Fokker – Und seine Flugzeuge“

ISBN 3-930571-61-7

Für eine Auflistung sämtlicher bei Fokker entstandener Flugzeuge.