

Der Lauchaer "lange Meter"

Die Anfängerausbildung wurde in Laucha 1953 als Einsitzerschulung an der Winde durchgeführt. Ausbildungsgerät waren Schulgleiter SG 38 und Querschleppwinden mit einem 100-PS-Maybach-Motor. Der Maybach-Motor der Winde reagierte sehr schnell, zog gut durch, und die Leistung ließ sich mit dem Handgas sehr genau dosieren. Er paßte genau zur Anfängerschulung mit dem SG 38. Ausgebildet wurde genau wie "früher", d. h. am Anfang ließ man zwei oder drei Rutscher oder Sprünge bis zwei Meter zu, wobei der Schüler die Querlage halten und auf Winkzeichen das Seil auskuppeln mußte. Ab fünf Meter kam dann das Richtunghalten, Nachdrücken beim Auskuppeln und Abfangen bei der Landung dazu. Die Flugzeiten betragen nur wenige Sekunden, die notwendigen Tätigkeiten folgten zu schnell aufeinander, und irgendetwas wurde fast immer vergessen. Der "Erfolg" unserer Ausbildung ließ sich an zerbrochenen Kufen, verschlissenen Stoßdämpfern und angebrochenen Spanntürmen messen. Wir waren immer froh, wenn wir mit unserer Gruppe diese Anfangsphase bis zur A überwunden hatten. Also begannen wir uns Gedanken zu machen, wie wir die Flug- und damit die Lernzeiten in dieser Anfangsphase verlängern konnten. Als Windenfahrer entdeckte ich dabei, daß der Flugschüler im SG nur die Querlage zu halten brauchte und der Windenfahrer durch entsprechende Dosierung der Drehzahl die Schlepphöhe bestimmen und am Seil den Schulgleiter landen konnte. Das klappte sogar im Extremfall bei voll gezogenem oder voll gedrücktem Höhenruder, es erforderte nur etwas Übung und schnelle Reaktionen des Windenmechanikers. Der "lange Meter" war geboren. Ausprobiert habe ich den langen Meter gleich bei der Anfangsschulung meiner Frau. Bei ihrem vierten Start habe ich sie mit der Winde in 20 bis 30 Meter Höhe über den ganzen Platz gezogen und den SG dann am Seil gelandet. Sie hatte dabei schon mehr reine Flugzeit als andere Schüler vorher bei der A. Der lange Meter funktionierte natürlich nur mit dem Gespann Maybach-Winde + SG 38 und wurde offiziell erstmals als Schulmethode bei einem Lehrgang der Studenten der damaligen Fakultät Luftfahrt der Universität Rostock eingeführt. Das Ausbildungsergebnis überzeugte, aber die Schulmethode wurde nur teilweise eingeführt, weil 1954 die Einsitzerschulung von der Doppelsitzerschulung abgelöst wurde.

Die PO II (Podwa)

Die Podwa war ein zweisitziger Doppeldecker mit einem 120 PS Fünfzylinder des russischen Flugzeugkonstruktors Polikarpow, die schon in den 30er Jahren als Anfängerschulflugzeug bei den sowjetischen Streitkräften eingesetzt wurde. Einfach in der Konstruktion, aber robust im Schulbetrieb und unkompliziert in ihrer Wartung und Reparatur. Im Krieg wurde sie an der Front und im Partisanenkrieg eingesetzt. Eine Frauenstaffel flog damit an der Front Nachteinsätze, und bei den deutschen Soldaten wurde sie als "Nähmaschine" berühmt und gefürchtet. Nach dem Krieg ist diese Maschine von den sowjetischen Streitkräften noch als Verbindungsflugzeug genutzt worden, bis sie nach 1954 von der JAK 12 abgelöst wurden.

So eine PO II überflog 1953 oft unsere Schule in Laucha, kam auch manchmal tiefer und flog einen Vollkreis. Es war anscheinend ein Verbindungsflug zwischen Merseburg und Weimar, und je nach dem Dienstgrad des mitfliegenden Passagiers konnte sich der Pilot offenbar eine Unregelmäßigkeit leisten oder nicht. Uns fiel das Flugzeug auf, weil es einen sehr gepflegten Eindruck machte, die grüne Farbe glänzte, und unter dem Rumpf war eine rote Leiter befestigt, die wahrscheinlich als Einstiegshilfe für etwas unbeholfene Passagiere diente.

Eines Tages kam die Maschine wieder mal vorbei, der Pilot saß allein drin – und wir trauten unseren Augen kaum – hatte er doch am Rumpf über der unteren Tragfläche ein Fahrrad angebunden. Das war neu in der Fliegerei. Wir haben damals viel darüber gelacht.

In den späteren Jahren war ich selbst oft mit der PO II unterwegs und habe ausprobiert, was man mit dieser Maschine alles anstellen kann. Es war auch manches dabei, was in den damaligen Flugbetriebsvorschriften anders geregelt war. Auf deutsch: verboten! Die Geschichte mit dem Fahrrad wird dabei immer wieder mir zugeordnet. Ich kann aber versichern, daß sie sich so zugetragen hat, wie ich sie beschrieben habe.

6.

Zweifach gestempelter Tiefflieger

Im Juli 55 waren wir wieder in das alte Schulgebäude der ehemaligen Reichssegelflugschule eingezogen und führten unseren ersten Lehrgang durch. Zu gleicher Zeit fand im Barackenlager ein "streng geheimer" Lehrgang statt, zu dem wir keinen Kontakt haben durften. Wir sahen aber, daß die Gruppen dieses Lehrganges täglich bis hinter den B-Hang marschierten und dort Infanterieübungen machten. Jahre später erfuhren wir, daß es sich um einen Lehrgang zukünftiger Kampfgruppenkommandeure gehandelt hatte. Sie waren militärisch entsprechend ausgerüstet, mit Schanzzeug und russischen Karabinern, die ein angeklapptes Bajonett hatten. Aus Kriegszeiten wußte ich natürlich, daß diese Bajonette eine gefährliche Nahkampfwaffe waren.

An einem Abend saß ich schon im "Baby", um die Maschine zur Halle zu fliegen, während die Gruppen des Sonderlehrgangs, müde von der Ausbildung, heimwärts marschierten. Beim Einkuppeln des Windenschleppseiles stachelten mich einige Schüler meiner Gruppe an: "Los, Hermann, laß die Infanteristen sich doch mal hinlegen!" So eine Aufforderung weckt das Kind im Manne und läßt die Vernunft in der untersten Schublade verschwinden, dafür wird das Geltungsbedürfnis vorgeholt.

Also gestartet, einige Vollkreise am Hang, die Maschine stark angedrückt und eine Gruppe von hinten in etwa zwei Metern Höhe angefliegen. Die "Infanteristen" marschierten ahnungslos, sie hörten nur ein Pfeifen, das immer lauter wurde. Als ich schon dicht dran war, erkannte ich, daß die Bajonette an den Karabinern aufgepflanzt waren. Plötzlich sahen sich einige um, warfen die Waffe und Spaten weg, versuchten zur Seite zu laufen oder warfen sich zu Boden. Es gab ein heilloses Durcheinander! Ich zog sofort hoch und landete an der Halle.

Für meine Schüler war die Aktion ein großes Gaudi, während es die "Infanteristen" sicher überhaupt nicht lustig fanden. Meine größte Sorge war, daß mit den Bajonetten etwas passiert sein könnte. Ich ging sofort zu Karl Liebeskind, erzählte ihm die Geschichte und sagte ihm, daß er mich nun bestrafen und mir einen Stempel in die Segelflugerlaubnis drücken müßte. Er hörte sich alles an und meinte nur laut und deutlich: "Hol's der Teufel!!!", was bei ihm ein Ausdruck größten Ärgers war. Dann langte er in seinem Schreibtisch nach einer Flasche Weinbrand, die dort für die "ganz ernstesten Fälle" stand. Er schenkte zwei Gläser ein, und wir tranken. Dann sagte er nur noch: "Ausgerechnet du!!!" und "Jetzt hol sofort die Fluggruppen rein!!".

Ich marschierte etwas betreten ab und holte also die Fluggruppen. Karl hatte mir keine Strafpredigt gehalten, aber die wenigen Worte und sein Verhalten regten sehr zum Nachdenken an.

Es gab eine kurze, sachliche, öffentliche Auswertung des Vorfalles und Karl verpaßte mir nicht einen, sondern zwei Stempel in die Segelflugarlaubnis. Das traf mich dann doch etwas hart. Als sich der Leiter des Sonderlehrgangs beschwerte und Bestrafung forderte, konnte ihn Karl beruhigen, daß das alles schon geschehen sei.

Etwas Gutes hatte die Sache für mich doch noch: In meiner späteren fliegerischen Tätigkeit, auch als Agrarflieger, habe ich nie wieder bewußt Menschen durch Tief-Überflüge erschreckt, weil ich gesehen hatte, was durch unkontrollierte Panikreaktionen alles geschehen kann.

Der "Instrumentenflugkeiler"

Neben der Fliegerei habe ich eine zweite große Leidenschaft, das ist die Jagd. Schon in früher Kindheit wollte ich Förster werden, Tierbeobachtungen in der freien Landschaft interessierten mich immer, und die Ausübung der Jagd ist nur die logische Konsequenz, die ich mir auch bis in Alter erhalten habe.

Ein großer Teil meiner freien Zeit gehörte immer der Jagd. 1959 führte ich in Laucha einen Instrumentenflug-Lehrgang mit wenigen Schülern durch. Wir schulten auf einer Zlin 126, wobei der Lehrer im vorderen Sitz für Start und Landung zuständig war und das Triebwerk bediente, während der Schüler im zweiten Sitz hinter einem Vorhang die vorgeschriebenen Übungen fliegen mußte. Für den Lehrer oft eine langweilige Sache. Ich vertrieb mir die Zeit, indem ich den Schüler über meinem Jagdgebiet Vollkreise fliegen ließ, um das Gelände unter uns zu beobachten und nach Wild Ausschau zu halten. Man kann so eine ganze Menge entdecken. Plötzlich sah ich in einem Roggenfeld ein kapitales Wildschwein liegen. Es hatte sich einen großen Haufen Stroh zusammengetragen, lag oben drauf und sonnte sich. So ein Riesen-Schwein hatte ich lange nicht gesehen, und Jagdfieber begann sich langsam bemerkbar zu machen. Es war ein alter Keiler, der in einem Feld von etwa 50 x 100 Metern lag. Die Längsseiten des Feldes wurden durch einen Steinbruch und einen Rübenacker begrenzt, die Schmalseiten von einer Obstplantage und einem Hochwald. Eigentlich müßte er zu kriegen sein!

Ich flog zum Platz, stellte meinen Flugbetrieb ein und sagte: "Jetzt gehe ich zur Jagd, das ist eine einmalige Gelegenheit!"

Bei meinen Kollegen und den Schülern ertete ich nur mitleidige Blicke und abfällige Bemerkungen. Ich holte meine Flinte, zwei Schüler kamen mit, und wir fuhren los. Unterwegs trafen wir einen Jäger, der auch noch mitkam.

Am Feld angekommen, postierte ich den Jäger auf dem Rübenacker und die beiden Schüler an den Stirnseiten des Feldes, sie sollten nur laut schreien, wenn das Schwein auf sie zukommt. Ich ging unter Wind in dem fast mannshohen Roggen den Keiler an. Ich wußte ja, wo er lag und bewegte mich deshalb ganz vorsichtig. Bis auf etwa fünf Meter kam ich ran, dann hatte ich sein Haupt frei. "War das ein Klotz!!" Er hatte mich sicher längst gehört und verhielt sich deshalb ganz still. Ich nahm ganz langsam die Flinte hoch und schoß ihn hinter den Teller (Ohr). Normalerweise mußte er sofort umfallen, was er aber nicht tat. Er sprang auf und nahm mich an, rauschte aber in etwa einem Meter Entfernung an mir vorbei und

sprang in den Steinbruch runter. Als ich an der Kante ankam, stand er unten und nahm die Wand an. Ich schoß noch zweimal, aber er wollte nicht umfallen. Der Jäger, der mir zur Hilfe kam, gab ihm dann den Fangschuß. Meine beiden Schüler hatten sich bei der Knallerei auf die Bäume gerettet und kamen ganz vorsichtig wieder runter, weil sie sich nicht sicher waren, ob der Keiler wirklich tot war. Die Versorgung des Schweines und sein Transport zur Wildsammelstelle werde ich auch nicht vergessen, eine Knochenarbeit ersten Ranges.

Der Keiler wog aufgebrochen 145 kg und war das stärkste Schwein, das bis zur damaligen Zeit in der Umgebung von Laucha geschossen wurde. Ich selbst habe bis heute kein stärkeres Schwein mehr geschossen. Die Trophäe des Keilers (seine Eckzähne) an der Wand unseres Wohnzimmers erinnert mich immer an mein schönstes Jagderlebnis in Laucha. "Luftaufklärung" ist also auch bei der Wildschweinjagd eine nützliche Sache!

"Alex"

Im Barackenlager hatten wir einen Wachhund, den Alex. Es war ein nicht ganz rassereiner Schäferhund, er hatte Knickohren, aber sonst war es ein hübscher Kerl. Er war auf Fliegerkombi geprägt, d. h. jeder, der eine Fliegerkombi trug, war gut, und alle anderen, ob zivil oder uniformiert, waren schlecht. So verhielt er sich natürlich auch. Die Schüler nahmen ihn mit zur Wache, er begleitete sie bei ihren Rundgängen, und er meldete jeden Fremden, indem er knurrte, bellte und die Zähne zeigte. So wirkte er sehr abschreckend, aber richtig gebissen hat er niemanden. Er war innerlich eher ein friedlicher Typ.

Zu mir entwickelte er eine besondere Zuneigung, denn ich nahm ihn manchmal mit auf den Flugplatz, damit er Auslauf hatte. Die Schüler stellten eine Menge Unfug mit ihm an, was ihm offensichtlich viel Spaß machte. Wenn ich selbst flog, rannte er erst beim Start ein Stück nebenher, um dann sofort zum Landekreuz zu laufen und dort zu warten, bis ich landete. Das konnte auch länger dauern, er wartete trotzdem, und er erkannte mich auch im Flugzeug. Beim Aussteigen begrüßte er mich stürmisch und dann war es gut. Man sagte ihm deshalb nach, daß er die Kennzeichen der Flugzeuge lesen und sich auch merken konnte.

Eines Tages machte ich einen Betriebssicherheitsflug mit einem Baby II b, und Alex saß wie üblich am Landekreuz und wartete auf mich. Als ich landete, rannte er plötzlich in die Landebahn, lief vor dem Flugzeug her, das aber schneller war als er. Ich konnte nicht mehr ausweichen, fing etwas zu hoch ab und setzte mit der Kufe auf seinem Rücken auf. Es polterte am Rumpf, er überrollte sich mehrmals, knallte gegen die Strebe und verschwand dann im Gras. Auf mein Rufen antwortete er nur mit einem leisen Winseln, dann war Ruhe. Wir transportierten ihn auf einer Trage in seinen Zwinger und riefen einen Tierarzt. Der meinte, es wären innere Verletzungen und er könne nichts machen. Er gab ihm eine Spritze, und wir sollten abwarten. Nach einer Woche kam Alex wieder auf die Beine, fraß wieder und ging auch wieder mit auf den Flugplatz. Ganz nahe ging er aber nur noch an stehende Flugzeuge heran. Wie klug!

Sein gutes Verhältnis zu den Segelfliegern hatte später für Alex fatale Folgen. Er mußte im Barackenlager bleiben und konnte sich dort mit den Teilnehmern der Sonderlehrgänge nicht anfreunden und galt bald als unberechenbar und bissig. Ich mußte ihn dann zur Hundeschule nach Halle bringen, wo er als Wachhund für den Grenzdienst ausgebildet werden sollte. Der Abschied voneinander fiel uns beiden schwer!

Die Lauchaer PO II

Die Segelflugschule Schönhagen hatte der russischen Fliegerinheit in Jüterbog "Altes Lager" einen Schulgleiter SG 38 und eine Maybach-Winde geschenkt, damit die Soldaten des technischen Personals an den Wochenenden Segelflugausbildung machen konnten. Als Gegenleistung bekam die Schule zwei ausgemusterte Motorflugzeuge PO II, die aber noch voll einsatzfähig waren. Den Tausch hatte Kapitän Anikajew eingefädelt, der bei der sowjetischen Fliegerinheit Jüterbog alles organisierte. Bei ihm war nichts unmöglich, und manchmal flüsterte man auch von recht dubiosen Geschäften, die er angeblich machte.

Mit diesen beiden Flugzeugen wurde 1956 in Schönhagen unter Leitung von Kapitän Trojerkubow ein Motorfluglehrgang durchgeführt, bei dem Otto Wisotzki als Mechaniker und ich als Motorfluglehrer ausgebildet wurden. Während des Lehrganges bekam ich auch näheren persönlichen Kontakt zu Anikajew, der zu dieser Zeit gerade Instrumente für eine Musikkapelle suchte. Sollten wir ihm helfen können, versprach er, dafür noch eine PO II zu liefern.

Bei diesem Angebot wurden wir natürlich hellwach, denn wir brauchten ja für Laucha auch ein Motorflugzeug. Ich sagte ihm natürlich sofort zu, mich darum zu kümmern, obwohl ich nicht wußte, wo ich die Instrumente und vor allem das Geld dafür herbekommen sollte.

Nun nahmen die Dinge ihren Lauf! Eines Tages rief Anikajew an: "'Germann', Chef ist gerade nicht da, komm sofort mit Lkw und Anhänger zur Hauptwache Altes Lager, Podwa abholen!"

Also: "Alarm!" Den Phäno (Phänomen-Lkw) rausgeholt, Segelfluganhänger dran, Decken, Polster und Stricke drauf und zu Dritt los nach Jüterbog. An der Hauptwache wartete schon Anikajew. Der sprang gleich aufs Trittbrett. "Dawai", Schlagbaum hoch und rein in das Flugplatzgelände zu einer großen Flugzeughalle. Dort stand eine aufgerüstete PO II mutterseelenallein in einer Ecke, und etwa 20 Soldaten lungerten in der Nähe herum. Als sie uns sahen, stürzten sie sich auf das Flugzeug und nahmen es auseinander. Es war alles vorbereitet, sämtliche Verbindungen entsichert und so weit als möglich gelöst. In 10 bis 15 Minuten hatte ich die Tragflächen auf dem Hänger. "Schnell, raus in den Wald und gleich zurück!" Also raus aus dem Objekt, ein Stück in Richtung Treuenbrietzen, den Hänger mit den Tragflächen in eine Waldschneise gestellt und gleich zurück. An der Halle warteten schon die Soldaten mit dem Rumpf. Den Rumpf mit dem Sporn auf der Ladefläche des Lkw festgebunden und auf dem Fahrwerk hinterhergezogen. Nun erst mal raus und ein Stück weg!

Die heiße Phase der ganzen Übung hat keine Stunde gedauert, dann hatten wir das Flugzeug draußen und transportierten die Einzelteile nach Schönhagen. Gegen Abend hatten wir alles an Ort und Stelle, freuten uns tüchtig, aber die Schönhagener erhoben auch gleich Anspruch auf das Flugzeug mit dem Sowjetstern auf Flächen und Rumpf. Bei der näheren Besichtigung bot das Flugzeug allerdings einen traurigen Anblick. Der Lack war ausgebleichen, die Bespannung nicht mehr straff und überall Staub. Fritz Fliegauß sagte: "Bei der Maschine lohnt sich keine Grundüberholung, die könnt ihr mit nach Laucha nehmen."

Sofort rief ich in Laucha an, und am nächsten Morgen stand schon Hartmut Rossow mit Lkw und Hänger in Schönhagen vor der Tür. Am Abend waren wir mit Sack und Pack in Laucha.