

Die nackte Frau auf der Straße

Im Juni 1969 war ich mit der AN-2 DM - SKB in Langenweddingen bei Magdeburg eingesetzt. Zur Besatzung gehörten Helmut Witte als Bordmechaniker und Ewald Albrecht als Stationsmechaniker. Wir sollten Stickstoffdünger auf die Zuckerrüben streuen. Das Triebwerk der AN-2 hatte nur noch wenige Flugstunden bis zum Wechsel und schüttelte manchmal tüchtig. Es verbrauchte in der Stunde 12 Liter Öl. Das war die höchstzugelassene Menge, und bei jedem Start zogen wir eine schwarze Fahne hinter uns her. Ein Kollege von mir hatte sich einige Tage vorher geweigert, mit dieser Maschine zu fliegen, weil er durch die Schüttellei Potenzprobleme bekommen hatte. Wir haben darüber gelacht, obwohl uns das Schütteln auch unangenehm war, es waren ja - wie gesagt - nur noch wenige Stunden bis zum Triebwerkswechsel.

Am 11. Juni fuhr ich gegen 5.00 Uhr mit dem Auto in Magdeburg auf der Leipziger Straße Richtung Stadt, um Helmut abzuholen, der dort auf mich warten wollte. In der Nähe des Altersheims sah ich plötzlich auf der anderen Straßenseite eine alte nackte Frau laufen. Sie war allein, nicht sichtbar verletzt, eigentlich müßte man ihr helfen. Aber wie? Ich wußte es nicht und fuhr weiter. Es war warm, schönes Wetter, einzelne Menschen auf der Straße. Es konnte ja nicht viel passieren, und jeder mag sich mal selbst fragen, wie er in einer solchen Situation reagieren würde. Ich lud Helmut ein, der ein Stück weiter an der Straße wartete, und weil ich wußte, daß er Frauen gegenüber etwas schüchtern war, fragte ich ihn provozierend: "Was würdest du sagen, wenn zu dieser Zeit eine nackte Frau auf der Straße rumlief?"

"Das gibt's gar nicht! Du spinnst!" war seine Antwort.

"Dort läuft sie!"

Helmut wurde verlegen und wußte nicht recht, wo er hinblicken sollte. Alte nackte Menschen ziehen nun mal nicht gerade die Blicke auf sich. Inzwischen hatte sich aber eine junge Frau der Alten angenommen und brachte sie ins Seniorenheim zurück, von wo sie sicher weggelaufen war. Ich bemerkte noch dazu: "Meine Schwiegermutter würde sagen: Die Begegnung mit einer nackten Frau hat irgendetwas zu bedeuten!"

Meine Schwiegermutter war ein wenig abergläubisch und maß besonderen Träumen oder Begegnungen auch immer eine tiefere Bedeutung zu.

Damit schien für uns die Sache eigentlich erledigt. Wir holten Ewald ab, fuhren nach Langenweddingen und begannen mit der Arbeit.

Es war Mittag, das Essen wurde gebracht. Ich erinnere mich noch genau daran, denn es gab Schnitzel mit Spargel, und das ist doch eins meiner Lieblingsgerichte. Weil wir schon geladen hatten, wollte ich noch einen Start machen und dann in Ruhe essen und den Spargel genießen. Es kam aber ganz anders! Wir waren im letzten Durchflug in fünf Metern Höhe, die Maschine war fast leer, als es in der Kabine anfing, übel zu riechen, . Als ob Elektrokabel schmoren würden. Alle Drücke und Temperaturen des Triebwerkes waren im normalen Bereich, es schüttelte wie üblich, und außergewöhnliche Geräusche gab es auch nicht. Am Feldende gab ich Gas, um in den Steigflug zu gehen, aber da fiel plötzlich der Ladedruck ab und die Triebwerksleistung ging zurück. Nun hatte ich keine Wahl mehr! Links die Straße, dahinter eine große Obstplantage, rechts eine Hochspannungsleitung, geradeaus ein Gerstenfeld, dahinter eine eingezäunte Viehkoppel. Gas raus, zum Trimmen keine Zeit, abfangen, rein in die etwa einen Meter hohe Gerste und voll auf die Bremsen, denn der Koppelzaun war recht nahe. Das Triebwerk lief noch. Doch als Helmut es abstellen wollte, blieb es fast von allein stehen. Das ging alles viel schneller als man es aufschreiben kann. Er sah mich etwas verständnislos an, denn außer dem Gestank in der Kabine hatte er auch nichts bemerkt. Erst als er den Ölfilter gezogen hatte und alles voller Metallspäne war, glaubte er, daß das Triebwerk defekt war. Später konnte es in der Werft Leipzig nur mit Gewalt zerlegt werden. Ein Pleuel war abgerissen, und das Hauptpleuel war fast durch. Es hätte vielleicht noch zwei Sekunden durchgehalten, dann wäre uns das Triebwerk um die Ohren geflogen. Also: Glück gehabt!!

Die nackte Frau auf der Straße sollte eben doch etwas bedeuten. Wir haben uns damals geschworen, daß wir auf keinen Fall an dem Tag fliegen, an dem uns früh eine nackte Frau auf der Straße begegnet.

Um es kurz zu machen: Eine solche Begegnung hat nicht wieder stattgefunden!

Löschflüge zur Waldbrandbekämpfung

Agrarflieger waren meist Leute, die einerseits viel Spaß am "handwerklichen" Fliegen hatten, und auf der anderen Seite eng mit der Natur verbunden waren. Das Fliegen in geringer Höhe verschaffte ihnen Einblicke, die vom Boden aus nie möglich und oft so unglaublich waren, daß sie nicht selten für Fliegerlatein gehalten wurden. Man behielt manche Beobachtungen besser für sich, denn die Folgen wären oft unkalkulierbar gewesen.

Würden zum Beispiel die Frauen noch aufs Feld gehen und Kartoffeln lesen, wenn sie wüßten, daß im nur 50 Meter entfernten Roggenfeld eine ganze Wildschweinrotte ihre Tagesruhe hält? Was würde der Betriebsleiter sagen, wenn er den Pfusch seiner Traktoristen bei den Feldarbeiten von oben sehen würde? Wie wurden wir von den Förstern belächelt, als wir ihnen erzählten, daß die Kiefernbestände anfangen, in den Kronen braun zu werden und stellenweise so licht sind, daß man bis zum Boden durchsehen kann? Diese Entwicklung wurde von ihnen erst nach Jahren erkannt, dann nämlich, als schon nichts mehr zu retten war. Beobachtungen aus der Luft bringen für viele Betriebsarten Erfolge und sollten deshalb ernster genommen werden als bisher.

Ähnlich ging es mir bei einem Überführungsflug von Bölsdorf nach Magdeburg bei schönem Sommerwetter. Über einem Waldgebiet bei Weißewarthe stand eine große, weißgraue Wolke. Dort war ein Übungsgelände der sowjetischen Truppen, und etwa 500 Soldaten bekämpften mit Spaten und anderen primitiven Mitteln ein Bodenfeuer in einem etwa zwei Meter hohen lockeren Kiefernbestand. Beim Überflug sah ich mir die Brandfläche genau an und stellte verblüfft fest, daß die Flammen stellenweise etwa einen Meter hoch waren, die Rauchentwicklung war enorm. Aber der Streifen, an dem es wirklich brannte, war ganz schmal. So sah also die Flammenfront von oben aus. Wir konnten in der Z 37 immerhin 500 Liter Wasser mitnehmen, damit müßte doch etwas zu machen sein!?

Die Schäden durch Waldbrände, vor allem in Manövergebieten mit Sandboden und Kiefernbeständen, waren groß, die Löscharbeiten schwierig und gefährlich; es lag also nahe, an das Flugzeug zu denken, weil es unabhängig von den Bodenverhältnissen operieren kann. Zu diesem Ergebnis kamen wir, als wir uns in Jägerkreisen über die Waldbrände und ihre Bekämpfung unterhielten. Wir nahmen die Sache in Angriff, und gemeinsam mit Achim Slawinski, Leiter des Jagdwesens beim Rat des Bezirkes, und Horst Voigt, Leiter des Agrarfluges in Magdeburg, reichten wir einen diesbezüglichen Verbesserungsvorschlag ein. Der damalige Waldbauleiter des Forstbetriebes Gardelegen, Hans König, erkannte als Anlieger eines Panzerübungsplatzes den Wert dieses Vorschlages sofort und unterstützte uns, wo er nur konnte. Er wurde später zum eifrigsten Verfechter des Flugzeugeinsatzes zur

Waldbrandbekämpfung, und ohne ihn wären die großen Erfolge, die dabei erzielt wurden, nicht möglich gewesen. Aber aller Anfang ist schwer!

Waldbrandbekämpfung mit Flugzeugen war ja nichts Neues. Die Kanadier setzten dazu den Wasserbomber CL 215 ein, der 4,5 Tonnen laden konnte. Die Sowjetunion benutzte zum gleichen Zweck die SchwimERVERSION der AN-2 und den Hubschrauber Mi-6. Alles große Maschinen. Nun kamen wir mit unserer kleinen Z 37 und wollten das gleiche erreichen! Wir ernteten überall nur ein müdes Lächeln.

Inzwischen hatte Horst Voigt eine Wasserabwurfanlage für die Z 37 konstruiert, die schnell angebaut werden konnte und mit der es möglich war, den Behälterinhalt in zwei bis drei Sekunden abzuwerfen. Wir führten Versuche durch und wiesen nach, daß die Wassermenge ausreichte, um Holzbrände zu löschen. Wir hatten viele Arbeitsflugplätze mit Löschwasserentnahmestellen und ein gutes Alarmsystem. Eingesetzt freilich wurden wir nicht. Es war schwer, Überzeugungsarbeit zu leisten, denn wir durften ja niemand im Flugzeug mitnehmen und Waldbrände von oben zeigen. Das galt auch für die verantwortlichen Leute, und so hat es Jahre gedauert, bis unsere Flugzeuge zum Einsatz kamen. Wenn wir schon mal alarmiert wurden, dann immer erst, wenn alles schon vorbei war.

"Ehrennadel für Naturschutz"

1976 kam es dann anders. Anfang Juli brannten bei Märkisch-Buchholz 300 Hektar Kiefernwald. Das Gelände war aus dem 2. Weltkrieg stark munitionsverseucht. Überall explodierten Geschosse, die Bodenlöschkräfte mußten deshalb zurückgezogen werden. Die Tagestemperatur war sehr hoch, der Wind frischte etwas auf, eine Katastrophe bahnte sich an! Eine Hauptverkehrsstraße mußte gesperrt werden, das Feuer lief auf mehrere Ortschaften zu, die Einsatzleitung war schon sehr nervös. In dieser Situation wurde ich am 2.7.1976 nachmittags alarmiert und sollte zum Einsatzflugplatz Löpten bei Märkisch-Buchholz fliegen, der manchmal von den Luftstreitkräften benutzt wurde. Bei strahlend blauem Himmel war schon aus 100 Kilometer Entfernung die Rauchwolke des Waldbrandes zu erkennen. Als ich herankam, bot sich mir ein gespenstischer Anblick. 300 Hektar Kiefernwald abgebrannt, alles schwarz, nur noch kahle Stämme. Vereinzelt loderten mittendrin noch kleine Feuer. Aber rundherum eine Flammenfront, die zwar – wie erwartet – nur etwa 50 Zentimeter breit, dafür aber sehr lang war. Einzelne Flammen schlugen zwei bis fünf Meter hoch. Ich war beeindruckt, denn einen Brand in dieser Größe hatte ich noch nicht gesehen und kam mir deshalb mit meiner Z 37 doch recht klein vor. Ich landete in Löpten, nahm Wasser aus einer Beregnungsanlage und begann an einer besonders gefährdeten Stelle mit den Löschflügen. Es schien alles aussichtslos, ein schneller Erfolg war nicht zu erkennen, und so flog ich bis zur einsetzenden Dunkelheit.

Beim ersten Licht am nächsten Morgen sah die Sache schon anders aus. Das Feuer war über Nacht weitergelaufen, aber in den Bereichen, wo ich Wasser abgeworfen hatte, war es zum Stehen gekommen. Das gab neuen Mut, zumal auch noch Hans Beck und Hansi Schubert mit ihren Maschinen aus der Altmark zu Hilfe kamen. Bis gegen Mittag hatten wir den Großbrand unter Kontrolle und brauchten nur noch kleine Entstehungsbrände zu löschen. Wir freuten uns natürlich über unseren Erfolg und zeigten in den nächsten Tagen, daß es eigentlich kein Problem ist, auch bei extremen Waldbrandlagen Entstehungsbrände zu löschen. Wir saßen startbereit in den beladenen Maschinen. Sobald sich eine Rauchwolke zeigte, flogen wir hin, sahen uns die Sache an und warfen Wasser ab. Über Funk wurden die Bodenlöschkräfte informiert, die dann zum Brandort fuhren und die Reste ablöschten. Das funktionierte gut, bis zu dem Tag, als sich in den Streganzer Bergen, etwa 10 Kilometer von Löpten entfernt, ein Vollbrand zu entwickeln begann: Auf einem Hügel war mitten in einem großen Waldgebiet ein kleines Bodenfeuer in ein Altholz mit dichtem Unterwuchs gelaufen, das sofort durchbrannte und auch 15 bis 20 Meter hohe Kiefern bis in die Kronen erfaßte. Oben schlugen die Flammen 20 Meter aus den Bäumen und darüber stand eine Rauchwolke wie ein Atompilz. Ein schauriger Anblick, der mich irgendwie an den Krieg erinnerte und in

mir eine Stimmung erzeugte, die die eigene Sicherheit in den Hintergrund drängt. Wir flogen bis etwa 30 Meter an die Flammen heran und warfen dort unser Löschwasser ab. Es gelang uns, den Brand zu löschen und auf 17 Hektar zu begrenzen. Das war eigentlich unser größter Erfolg, und er trug wesentlich dazu bei, daß die Löschflüge als wichtige Einsatzart anerkannt wurden. Die sich anbahnende Katastrophe hatte sich schnell bis nach Berlin herumgesprochen, und als wir nach den Löschflügen zu unseren Abstellplätzen rollten und ganz schön geschafft aus den Kabinen kletterten, sahen wir eine ganze Reihe Autos, die vorher nicht am Platz gewesen waren.

Es begann eine Auszeichnungsveranstaltung, die Presse war auch dabei. Wir mußten uns vor den Maschinen aufstellen. Zuerst würdigte ein Vertreter des Landwirtschaftsministeriums unsere Leistungen und überreichte dem Einsatzleiter unserer Direktion aus Berlin die goldene "Ehrennadel für Naturschutz", worüber der sehr überrascht war. Denn er hatte mit dem Einsatz - außer dem Abschluß des Arbeitsvertrages - nicht zu tun. Die Flugzeugführer bekamen die "Silberne" und die Stationsmechaniker die "Bronzene". Als nächster bedankte sich der zuständige Revierförster des Militärforstbetriebes bei uns. Er war sichtlich erleichtert, daß nicht mehr passiert war und überreichte uns eine kleine Geldprämie, wie sie im Bereich seiner bescheidenen Möglichkeiten lag. Der Leiter des staatlichen Forstbetriebes stiftete zwei Kästen Bier für den Abend, und der Direktor unseres Betriebes ließ uns durch seinen Kraftfahrer einen großen Karton Erfrischungstücher überbringen, wie sie bei Linienflügen üblich sind. Er hatte bei seinem Besuch am Vortag gesehen, daß unser Einsatz ziemlich schweißtreibend war. Mit dem beruhigenden und zufriedenen Gefühl, einen Millionenschaden verhindert zu haben, verbrachten wir den Abend in der gemütlichen Runde des Einsatzpersonals. Es wurde viel erzählt und gelacht, und die Anspannung der vergangenen Tage löste sich langsam. Am nächsten Tag kamen Gewitter auf, es regnete stark, der Einsatz wurde abgebrochen, und wir flogen zu unseren Heimatplätzen zurück.