

Gülle marsch!

Eine andere Begebenheit während eines Löscheinsatzes bringt mich immer wieder zum Lächeln, wenn sie zur Sprache kommt. Im August 1982 herrschte wieder mal eine extreme Waldbrandgefahr, und wir wurden in Tucheim in Alarmbereitschaft versetzt. Zu dieser Zeit hatten wir schon die polnische PZL 106 A im Einsatz, die 800 Kilogramm Wasser mitnehmen konnte.

Plötzlich entwickelte sich hinter Genthin eine Rauchwolke. Alarm! Waldbrand im Forstrevier Meierei. Löschflüge vom Arbeitsflugplatz Redekin, der direkt neben der gemeldeten Brandstelle lag. Also rein in die Maschine. Mein Mechaniker Harald Kratzer schwang sich in den hinteren Sitz und ab nach Redekin. Auf dem Hinflug sah ich mir die Brandstelle an. Ein kleines Bodenfeuer lief durch eine Kieferschonung. Der zuständige Förster stand dabei und winkte mir zu! Kein Problem, mit zwei bis drei Starts haben wir die Sache erledigt! In Redekin wurden wir schon erwartet. Die Feuerwehr stand mit einem Löschfahrzeug am Beladepplatz. Mit dessen Pumpe sollte das Flugzeug aus einem 10-Tonnen-Gülleanhänger, den die LPG bei solchen Wandbrandwarnstufen ständig mit Wasser gefüllt bereithalten mußte, beladen werden. Die Schläuche waren schnell angeschlossen, die Pumpe angelassen, und die Beladung begann. Nach kurzer Zeit havarierte die Pumpe und blieb stehen. Sie war fest, aber mein Behälter war erst halb voll! Die Ursache ließ sich schnell finden: Man hatte den Gülleanhänger vor dem Auffüllen mit Löschwasser nicht gespült. Vielleicht war auch reine Gülle im Tank. Igitt! Jedenfalls hatten sich die dicken Bestandteile am Boden abgesetzt. Für diese Brühe war die Feuerwehrrpumpe nicht geeignet. Da sich der Schaden nicht so schnell beheben ließ, beschlossen wir, erstmal einen Löschflug mit dem halbvollen Behälter zu machen und dann von Tucheim Wasser zu holen.

Beim Anflug auf die Brandstelle sah ich den Förster direkt neben der Flammenfront stehen. Er zeigte mit den Händen auf die Stelle, wo ich das Wasser abwerfen sollte. Ich flog ohne abzuwerfen darüber, denn ich wußte ja, daß der Inhalt meines Behälters nicht ganz sauber war. Hoffentlich würde der Weidmann etwas zur Seite gehen, denn er kannte ja die Wassermenge, die bei so einem Abwurf vom Himmel kam. Beim zweiten Anflug stand er immer noch an der Flammenfront. Aber seine Armsignale wurden schon deutlicher. Ich warf wieder nicht ab und wendete noch einmal. Er stand unverändert neben der Flammenfront und zeigte ganz deutlich auf die Stelle, wo ich abwerfen sollte. Er ging einfach nicht weg und dachte wohl, ich sei mir nicht sicher, wo ich am sinnvollsten meinen Schleusen öffnen sollte.

Also dann, in Gottes Namen, ich drückte an der angezeigten Stelle auf den Auslöseknopf und flog anschließend nach Tucheim. Zurück mit Löschwasser. Der Förster war nicht mehr da. Zwei Abwürfe noch – und erledigt.

Einige Zeit später bekamen wir vom Forstbetrieb eine Einladung zu einem gemütlichen Abend, der als Dank für die an der Brandbekämpfung Beteiligten und ihre Ehegatten veranstaltet wurde. Es gab die für solche Anlässe üblichen Ansprachen, Auszeichnungen, ein gutes Essen, und mit Alkohol wurde auch nicht gespart. Anschließend Tanz. Ich war mit meiner Frau gerade gut in Schwung, als ein junger Förster mit seiner Frau uns anhielt. Er verbeugte sich leicht und sagte zu seiner Frau: "Darf ich dir den Mann vorstellen, der mich neulich so schön mit Scheiße beworfen hat!"

Sie lachten beide, und ich wußte auch sofort, wohin der Hase lief. Nur meine Frau hatte keine Ahnung. Gemeinsam klärten wir sie aber schnell auf. Der Inhalt meines Behälters war doch wesentlich dickflüssiger, als ich angenommen hatte. Dementsprechend müssen auch die Folgen des Abwurfs verheerend gewesen sein, denn der Förster hatte ja direkt darunter gestanden. Seinen Anblick und die Begrüßungsworte seiner Frau kann man sich nur ausmalen. Er hatte auch Verständnis für meine Situation, denn eigentlich tat ich seinerzeit nur das, was er mir mehr als deutlich angezeigt hatte. Wir haben gelacht, gemeinsam angestoßen und sind uns nicht gram gewesen. Im Nachhinein muß ich natürlich sagen, daß ich die Ladung sicher irgendwo in den Wald geworfen hätte, wenn mir die hohe Konzentration des "Löschmittels" bekannt gewesen wäre.

Die "Mäuseberingung"

In allen volkseigenen Betrieben war es üblich, daß die Produktionsabteilungen um den Titel "Brigade der sozialistischen Arbeit" kämpften. Dieser Titel wurde in jedem Jahr neu vergeben und stand unter dem Motto: "Sozialistisch arbeiten, sozialistisch lernen und sozialistisch leben!"

Als Beweis der Erfüllung dieser drei Aufgaben mußte ein Brigadebuch geführt werden. Jedes Brigademitglied hatte dafür einen schriftlichen Beitrag abzuliefern. So war das auch in unserer Agrarflugstaffel, wobei die monatliche prozentuale Erfüllung unseres Produktionsplanes und die Anzahl der abgelieferten Artikel für das Brigadebuch die Hauptrolle spielten. Die Artikel waren oft sehr interessant, weil über Hobbys oder Tätigkeiten berichtet wurde, von denen man nichts wußte und die man den Kollegen gar nicht zutraute. Der eine ging zur Jagd, der andere züchtete Kaninchen oder seltene Pflanzen, einer war Bergsteiger und engagierte sich im Bergrettungsdienst, wieder ein anderer zeichnete Karikaturen und jemand schließlich sammelte Flugzeugtypenbücher. Ganz selten wurde mal ein besonders interessanter Artikel bei einer Versammlung vorgelesen. Ansonsten verschwanden sie in der Versenkung, im Brigadebuch. Ich habe diesen Zustand oft bemängelt, weil ich einerseits den Aufwand und die Mühe kannte, die sich viele Kollegen mit den Artikeln gaben. Andererseits erschien mir eine Staffelchronik, in der nicht nur die guten Seiten, sondern auch die Schwächen unserer Arbeit festgehalten wurden, für eine Traditionsbildung viel wichtiger. An diesem Zustand war leider nichts zu ändern.

Im März 1984 streuten wir bei der LPG Karow im Fiener Bruch Dünger, als in der Mittagspause der Pflanzenschutzagronom der LPG, Karl-Heinz Borowtschik, bei uns vorbeikam. Er erzählte, daß ihn die Frauen im Büro gefragt hätten, wo er am Vormittag gewesen sei, und er hatte geantwortet: "Ich war im Fiener, Mäuse beringen!"

"Stellt euch vor", erzählte er weiter, "alle nahmen das für bare Münze. Keine merkte, daß ich sie veralbern will!"

Was haben wir herzlich gelacht, gleichwohl ging mir die Sache nicht aus dem Sinn und ich fragte Karl-Heinz, ob ich seine Idee für einen Artikel weiterverwenden dürfe.

Am 1. April 1984 gab ich den nachfolgenden Artikel bei unserer Staffelleitung für das Brigadebuch ab:

"Tuchheim, den 1. 4. 1984

Nutzung von Schlechtwettertagen zur Mithilfe bei der Erfüllung volkswirtschaftlich und wissenschaftlich wichtiger Aufgaben

Jeder Agrarflieger kennt die Schäden, die durch Mäuse verursacht werden und die Probleme, die damit auftreten. Mäuseplagen treten mal auf und wenn man damit rechnet, auch wieder mal nicht. Durch diese Unregelmäßigkeit verursachen sie besondere Schwierigkeiten bei der Planung der Ernteerträge und der Schädlingsbekämpfungsmittel. Was die Sache noch schwieriger macht, ist im Kreis Genthin das Zusammentreffen der Wiesenmäuse im Fiener und der Feldmäuse auf den übrigen Kulturen. Bekannt ist der unheimliche Geschlechtstrieb der Mäuse und damit ihre hohe Vermehrungsrate; aber in ihren Lebensgewohnheiten gibt es noch viele Unklarheiten.

Unbekannt ist vor allem

- wie die Vermischung der Arten zur Populationserhöhung beiträgt,
- wie groß das Wanderverhalten der Wiesenmäuse tatsächlich ist, weil sie durch Schwimmen in schnell fließenden Entwässerungsgräben unbekannt große Entfernungen zurücklegen,
- welchem Raubzeug und Greifvögel dienen besonders die Wiesenmäuse als Nahrungsquelle.

Intensive Beschäftigung mit diesen Fragen und Kleinversuche veranlaßten den Pflanzenschutzagronomen und nebenberuflichen Schleusenbetreiber der LPG Karow, Karl-Heinz Borowtschik, einen Neuerervorschlag einzureichen und durch eine großangelegte Beringungsaktion der Wiesenmäuse Klarheit in den o. a. Fragen zu bringen. 1983 durchgeführte Beringungsversuche mit Alu-Ringen für Kleinvögel der Vogelwarte Hiddensee brachten keinen Erfolg, da regelrechter Neid unter den Mäusen starke Beißereien verursachte. Die neuen blauen Plasteringe mit Prägezeichen und eingegossenen Bitterstoffen werden von Mäusen geduldet und von Füchsen und Greifvögeln mit dem Kot bzw. Gewölle unversehrt ausgeschieden und können durch ihre leuchtende Farbgebung leicht wiedererkannt werden.

Das Fangen der Wiesenmäuse ist kein Problem. Der Grundwasserspiegel des Fiener wird durch Schließen der Stauanlagen bis 5 cm unter die Erdoberfläche angehoben, wonach die Mäuse aus den oberen Röhren entnommen werden können. Auf Wanderung befindliche, in Gräben abschwimmende Mäuse sammeln sich vor geschlossenen Stauanlagen und können dort mühelos mit einem Kescher abgefischt werden. Nach ihrer Beringung und Trocknung erhalten sie eine Portion Kraftfutter und werden hinter dem Stau vorsichtig wieder in die Gräben gesetzt.

Bei der Beringung und Registrierung haben wir im Februar schon 43 VMI-Stunden geleistet.

Jetzt wird die Arbeit von der Arbeitsgemeinschaft Junger Naturforscher Karow fortgesetzt. Die Auswertung der Wiederfunde mit Beantwortung der o. a. Fragen erfolgt durch ein umfangreiches Programm in der Zentralstelle für Düngungsforschung Klein-Machnow, deren Computer im Herbst mit Pflanzenanalysen nicht ausgelastet ist.

Zur Unterstützung dieser Arbeit, die von so extrem volkswirtschaftlicher Bedeutung ist, fordern wir alle Besetzungen der Staffeln Magdeburg und Potsdam auf, beim Begehen ihrer AFP und GFP auf beringte Mäuse zu achten und Wiederfunde mit Angabe von Prägezeichen, Fundort und Tag an die LPG Karow zu melden. Auch muß der Kot der Füchse und das Gewölle der Greifvögel gut untersucht werden.

Da wir uns als Agrarflugbesetzung in der Naturschutzarbeit im Kreis Genthin stark engagieren, werden wir das einmalige Experiment verfolgen und auf der Staffelwoche im Winter 84 - 85 über den Verlauf Bericht erstatten.

Dietze
Flugkapitän

Kratzer
SM"

Ich erwartete eine sofortige Reaktion. Nichts geschah! Also hatte niemand den Artikel gelesen, oder er war unverstanden in das Brigadebuch eingeklebt worden. Was tun? Ich wollte natürlich auch unsere Staffelleitung nicht bloßstellen, wenn der Ulk von der Direktion bei der Durchsicht des Brigadebuches zur Titelverteidigung entdeckt wird. Bei der Staffelvesammlung am Jahresende las ich deshalb den Artikel selbst vor. Auch von den Kollegen kam zuerst keine Reaktion, weil alle wußten, daß ich mich mit Naturschutz beschäftige und manchmal auch darüber schreibe. Erst als einer anfang zu lachen, hörten die anderen genauer zu und erkannten den Spaß. Wir bekamen natürlich den Titel. Den Berlinern aus der Direktion war natürlich auch nichts bei der Durchsicht unseres Brigadebuches aufgefallen. Wie peinlich!

Bei der Liquidation des Agrarfluges nach der Wende wurden auch die Brigadebücher weggeworfen. Schade! Eine Fülle von Geschichten ist unwiederbringlich verloren. Eine Chronik des Agrarfluges wurde nie geschrieben, und nur wenige Episoden aus dieser Zeit werden in der Erinnerung der Flieger bewahrt bleiben.

Der ganz "normale" Arbeitstag eines Agrarfliegers

Als Agrarflieger mußten wir mit einigen Vorurteilen leben, gegen die man sich kaum wehren konnte.

Der Personenkreis, der einen Arbeitsflugplatz betreten durfte, war genau festgelegt. In den letzten Jahren gab es dafür sogar einen Extra-Ausweis. Für die einen waren wir ein lustiges Völkchen, das aus Spaß den ganzen Tag herumfliegen durfte, sich alles von oben ansehen konnte und außerdem noch viel Geld dabei verdiente. Für die anderen waren wir Giftsprüher, die nur die Umwelt verschmutzten und Tieren den Garaus machten. Oft wurden wir auch als "Mistflieger" bezeichnet, was ich aber nicht als Schimpfwort empfand, denn Mist – in richtigen Mengen ausgebracht – ist für den Landwirt etwas Gutes. Ohne Dung, der dem Boden die notwendigen Nährstoffe zuführt, wächst wenig, und eine gute, gezielte Düngung ist in der Landwirtschaft eine Grundvoraussetzung für gute Erträge. Mit solchen Vorurteilen können sich Außenstehende natürlich kein Urteil über unsere Arbeit bilden. So will ich versuchen, die wichtigsten Aufgaben zu beschreiben.

In den Anfangsjahren des Agrarfluges waren zum Beispiel am Stützpunkt Magdeburg 12 AN-2 stationiert, mit denen das Gebiet von der Altmark bis nach Thüringen "bearbeitet" wurde. Die Hauptaufgabe bestand darin, Dünger in die großen Wiesengebiete zu bringen, die mit Bodengeräten nicht zu befahren waren, um die Grünlanderträge zu erhöhen und aufwachsende landwirtschaftliche Kulturen zum richtigen Zeitpunkt mit der richtigen Nährstoffmenge zu versorgen. Für die Arbeit brauchten die Bauern anfangs nur eine Mark je Hektar zu bezahlen, und als später die Preise stark erhöht wurden, war immer eine beträchtliche staatliche Stützung notwendig. Mit der AN-2 zogen wir von Betrieb zu Betrieb, bekamen dort Unterkunft und Verpflegung. Wenn die Arbeit erledigt war, ging es weiter. Als Flugplätze dienten Stoppelfelder, Luzerne- oder Wiesenstreifen, die mindestens 600 Meter lang, 50 Meter breit und in den Anflugrichtungen einigermaßen hindernisfrei waren. Unser Arbeitstag hatte keine zeitlichen Normen, das heißt, wir konnten so lange arbeiten, wie wir wollten, wurden aber bald auf 14 Stunden und – mit Einführung der Z 37 – auf 12 Stunden begrenzt. Unser Rhythmus: zehn Tage Einsatz – vier Tage frei; Überstunden wurden nicht berechnet. Später mußten wir unsere Arbeitszeit genau nachweisen und die allgemein übliche Jahresarbeitszeit ableisten. War diese Stundenzahl erreicht, hatten wir frei.

Eine ausgesprochen angenehme Regelung für mich, denn wenn im Herbst die Hauptjagd auf alle Wildarten begann, blieb viel Zeit für die Pirsch. Wir bekamen feste Einsatzgebiete. In den Kreisen wurden Grundflugplätze mit massiven Gebäuden angelegt. Die Flugzeuge kamen teilweise in bewachte Hallen. In der Nähe siedelten die Besatzungen. Wir flogen

täglich zu den Betrieben, arbeiteten dort und kehrten am Abend zu den Grundflugplätzen zurück. Unser Arbeitsleben wurde immer mehr mit Vorschriften und Verordnungen geregelt. Eine ganze Aktentasche davon mußte ich täglich mit mir herumschleppen.

Unser Arbeitstag sah nun etwa so aus:

Zwei Stunden vor Dienstbeginn kam die Besatzung zum Flugplatz und übernahm vom Wächter Flugzeug und Bodengeräte. Der Mechaniker machte die Vorflugkontrolle und bremste das Triebwerk ab. Der Flugzeugführer bereitete den Flug vor. Der Organisator des ACZ (Agrochemisches Zentrum) hatte eine Karte mit den zu befliegenden Flächen des Betriebes vorbereitet und entsprechend der Kulturen und der Bodenuntersuchung die Düngerart und Aufwandmenge festgelegt. Nun mußte der Flugzeugführer entsprechend dieser Aufwandmenge und der Feldlänge die Arbeitsbreite ausrechnen, die ihm von Einweisern mit weißen Tüchern beim Durchflug angezeigt wurde. Nach Abschluß dieser Arbeiten und telefonischer Meldung bei der Polizei flog die Besatzung zum Einsatzort. Beladekran und Dünger waren dort inzwischen schon vom Agrochemischen Zentrum bereitgestellt worden. Nachdem alle am Einsatz beteiligten Mitarbeiter über die Unfallgefahren belehrt worden waren, begannen die Flüge. Es war zulässig, täglich maximal sieben Flugstunden oder 80 Starts zu absolvieren, wöchentlich 36 und jährlich 600 Flugstunden. Die Zeit für einen Start betrug meist weniger als fünf Minuten. Nach je zwei Stunden Flugzeit mußten 20 Minuten und mittags eine Stunde Pause eingehalten werden. Natürlich wurde nicht jeden Tag die zulässige Leistung erreicht. Monatliche Flugleistungen über 100 Flugstunden in der Saison waren jedoch keine Seltenheit. Jeder, der schon mal selbst ein Flugzeug gesteuert hat, kann sich vorstellen, welche körperliche Leistung und geistige Konzentration notwendig sind, um in Flughöhen unter 50 Metern bei dieser Arbeit unfallfrei über die Runden zu kommen. Je nach den Arbeitsbedingungen und der Wetterlage (Minimum 1.500 Meter Sicht und 150 Meter Wolkenuntergrenze) gab es gute und schlechte Tage, aber eine harte Arbeit blieb es immer.

Mit zunehmender Routine blieb auch noch Zeit für die schönen Aus- und Anblicke, die unsere Arbeit bot. Nach Arbeitsabschluß und Rückflug zum Platz mußte noch die Nachflugkontrolle des Flugzeuges vom Mechaniker gemacht werden. Der Flugzeugführer hatte die Tagesleistung abzurechnen und telefonisch an den Dispatcher in Magdeburg zu melden. Letzteres war aufgrund der "Qualität" des DDR-Telefonnetzes die am meisten gefürchtete Tätigkeit des Tages. Nach Übergabe der Maschine an die Wache dann endlich Feierabend. Die zulässigen Stunden genügten oft nicht, um an guten Tagen alles zu erledigen. Für die Familie blieb in Spitzenzeiten wenig übrig. Der Rest des Tages reichte gerade noch zum Essen und Schlafen.

Ich habe diese Arbeit bis zu meinem 63. Lebensjahr gemacht und war damit der älteste aktive Agrarflieger in der DDR. Sicher ein zeitweise sehr anstrengender Beruf. Aber Spaß hat mir das Fliegen in geringer Höhe immer gemacht.

Eine schöne Zeit

Mit dem Flugzeug darf natürlich nicht jedes Mittel ausgebracht werden, weil durch die feine Verteilung und Abdrift bei Windeinflüssen unvorhergesehene Auswirkungen entstehen können. Es gibt deshalb eine Liste der für den Flugeinsatz zugelassenen Substanzen und für die Piloten des Agrarfluges eine Arbeitsartentechnologie, in der alle für die Ausbringung notwendigen Parameter genau festgelegt waren. Dazu gehörten: die zulässige Aufwandmenge pro Hektar, die maximale Windgeschwindigkeit, die höchstzulässige Temperatur, Arbeitsbreite, Mischung mit anderen Mitteln usw. Die Einhaltung dieser Parameter wurde von der Leitung des Agrarfluges streng kontrolliert, und so kamen unerwünschte Folgen durch nicht sachgemäße Ausbringung relativ selten vor. In der Schädlingsbekämpfung, bei der Ausbringung von Flüssigkeiten, gestaltete sich der Einsatz für die Besatzungen einfacher.

Das Mittel stand fest, und die Dosierung konnte durch entsprechende Einstellung der Düsen an der Sprühanlage des Flugzeuges konstantgehalten werden. Die Arbeitsbreite war auf allen Feldern gleich und wurde dem Flugzeugführer durch eine feste Signalisation am Boden angezeigt. Der Organisator des Agrochemischen Zentrums hatte für den Flugzeugführer eine Karte vorbereitet, in der die zur Bearbeitung vorgesehenen Flächen eingezeichnet waren. Für die Beladung des Flugzeuges reichte ein Mann, und der Einsatz erfolgte meist gleich vom Grundflugplatz aus. Der Arbeitsablauf wurde daher entsprechend ruhiger, weil nur wenige Personen beteiligt waren und die Überführungen zu anderen Plätzen seltener wurden. Jedes Jahr gab es wiederkehrende Einsätze: in den blühenden Raps gegen die Kohlschotenmücke, in die Kartoffeln gegen den Kartoffelkäfer und die Krautfäule, in einige Waldgebiete gegen Nestschädlinge wie Borkenkäfer und Nonne. Da Flüssigkeiten nur bei geringer Windgeschwindigkeit und Temperaturen unter 25 °C ausgebracht werden durften, mußte der Einsatz hauptsächlich in den Morgenstunden erfolgen. Das hatte zur Folge, daß für die Besatzung die Nacht schon gegen 2.00 Uhr zu Ende war und die technischen Arbeiten am Flugzeug noch bei Dunkelheit durchgeführt wurden. Bei Anbruch des Tages und ruhiger Luft begann dann die Arbeit.

Zu meinen schönsten Erinnerungen gehört die Schädlingsbekämpfung im Raps im Kreis Genthin. Man konnte das genießen: die Ruhe auf dem Flugplatz in Tucheim, der Sonnenaufgang über dem Fiener Bruch, der Gesang von Lerchen und Brachvögeln, dazwischen die Kiebitze. Dann Abschluß der Startvorbereitungen und auf in den Morgen. Kein Wind, klare Sicht bis zum Horizont und der gleichmäßige, Sicherheit vermittelnde Lauf des Triebwerks. Die Rapsfelder sind durch ihr leuchtendes Gelb schon aus großer Entfernung

zu erkennen, die Orientierung bereitet deshalb keine Schwierigkeiten. In einigen Wiesensenken liegt noch flacher Bodennebel, die Bäume ragen aber daraus hervor. Die Maschine liegt wie ein Brett in der Luft, und es hat den Anschein, als ob sie die Durchflüge ganz von allein macht. Wenn man bei den Wendekurven mal durch die eigenen Luftwirbel fliegt, wird die kleine Turbulenz schon als lästig empfunden. Die Arbeit ist auf einmal nicht mehr belastend, mancher würde gern seinen Urlaub für so ein Gefühl hergeben. Ich komme schon bei der Erinnerung daran ins Schwärmen. Ich glaube, das geht allen alten Agrarfliegern ähnlich.

Das war die schöne Seite. Ganz anders sieht es aus, wenn die gleiche Arbeit bei Minimumsicht (1.500 Meter) gemacht werden muß. Die Kleinorientierung bei 150 km/h Eigengeschwindigkeit, das Zählen der Durchflüge, das Finden der Bodensignalisation, die nicht größer als ein Zeitungsblatt ist, das Beachten der Hindernisse am Feld und der abdriftgefährdeten Flächen; all das erfordert höchste Anspannung und Konzentration des Piloten. Wie oft war das Hemd durchgeschwitzt, wenn man aus der Maschine stieg!

So dicht liegen eben die angenehmen und die weniger angenehmen Seiten einer Arbeit beieinander. Für mich persönlich hatte die Schädlingsbekämpfung viele Vorteile. Ich stehe gern früh auf und genieße die ruhigen Morgenstunden. Die Arbeit war körperlich nicht sehr anstrengend und an heißen Tagen meist schon in den Vormittagsstunden beendet. Ich hatte mein Jagdgebiet von oben gesehen und genügend Zeit, die gemachten Beobachtungen aus der Nähe zu überprüfen. Ich machte dabei manche Entdeckung, die mir aus der Fußgängerperspektive nicht möglich gewesen wäre.

In meiner Arbeit gingen Fliegerleidenschaft und Naturliebhaberei beinahe ineinander auf. Das war schon fast ideal. Die Grenzen waren fließend und wurden von mir meist überhaupt nicht empfunden. Ich glaube, daß es mir nur damit möglich war, meinen Beruf so lange auszuüben. Ich blicke deshalb sehr zufrieden auf mein Berufsleben zurück.

Personenregister

Albrecht, Ewald, Stationsmechaniker AN-2 Agrarflugbesatzung Magdeburg

Anikajew, Kapitän, Materialversorger der Sowjetischen Fliegerinheit in Jügerbog, Altes Lager

Bauch, Joachim Fluglehrer in Laucha 1953 - 1961

Beck, Hans, Flugzeugführer, Agrarflug Magdeburg

Borowtschik, Karl-Heinz, Pflanzenschutzagronom der LPG Karow

Breitenbach, Gleitfluglehrer in der Franzigmark bei Halle

Daumann, Adolf, Lehrgangsteilnehmer in Laucha 1956

Dietze, Hermann, Fluglehrer in Laucha 1953 - 1961, Flugzeugführer AN-2 Agrarflugbesatzung Magdeburg

Fleißner, Gerd, Walbeck, Mitflieger auf der AN-2

Fliegau, Fritz, Schulleiter in Schönhagen

Götze, Kurt, Schulleiter in Laucha 1952 - 1955

Haufe, Heinz, Flugzeugführer, AN-2 Agrarflugbesatzung Magdeburg

Heidecke, Karl, Leiter der Segelflugübungsstelle Punscharau bis 1945

Heidrich, Segelfluglehrer in Punscharau

Heyne, Hans, Lehrgangsteilnehmer in Laucha 1956

Hüttig, Rainer, Flugzeugmechaniker der Segelflugschule Laucha

König, Hans, Waldbauleiter beim Staatlichen Forstbetrieb Gardelegen

Kramer, Rudi, Stationsmechaniker, AN-2 Agrarflugbesatzung Magdeburg

Kratzer, Harald, Stationsmechaniker in Tuchem

Liebert, Werner, Fallschirmspringer aus Dresden

Liebeskind, Karl, Flugleiter in Laucha 1955 – 1958

Marjutkin, 1. Ausbilder der DDR-Fallschirmspringer vom Aero-Klub der Sowjetunion

Pförtner, Heinz, Fluglehrer der Wochenendgruppe Laucha

Rossow, Hartmut, Fluglehrer in Laucha 1954 – 1961

Sachse, Ernst, Fluglehrer der Wochenendgruppe Laucha

Schmutzler, Erhard, Fluglehrer in Laucha 1952 – 1954

Schubert, Hans, Flugzeugführer, Agrarflug Magdeburg

Slawinski, Joachim, Landforstmeister beim Rat des Bezirkes Magdeburg

Süßmilch, Werner, Fliegerischer Leiter der Agrarflugstaffel Magdeburg

Thomas, Walter, Flugzeugmechaniker der Segelflugschule Laucha

Trojekubow, Kapitän, Fluglehrer bei der Sowjetischen Fliegerinheit Jüterbog, Altes Lager

Voigt, Horst, Leiter des Produktionsbereiches Agrarflug Magdeburg

Weiser, Karl, Lehrgangsteilnehmer in Laucha 1956

Wehner, Eberhard, Bordmechaniker, AN-2 Agrarflugbesatzung Magdeburg

Werner, Max, Leiter des Segelflugstützpunktes Laucha

Wisotzki, Otto, Werkstattleiter der Segelflugschule Laucha

Witte, Helmut, Bordmechaniker, AN-2 Agrarflugbesatzung Magdeburg

Zinner, Walter, Segelfluglehrer in Punschrau