

Gerd Bussing, Juni 2010



Aus dem Keller in die Lüfte. Meine Zeit als Segelflieger im Aeroclub Minden.

Meine kurze Zeit als Segelflieger begann im Keller des Mindener Radiohändlers *Willi S.* Dort hatten Günter und ich die Aufgabe, Gerümpel zu sortieren: Wir rissen verknäuelte Drahtgeflechte auseinander, trennten Holz von Metall und warfen alles auf verschiedene Haufen. Warum man uns diese wenig erfreuliche, abendliche Arbeit aufgehalst hatte, weiß ich nicht:

der Keller war kalt und feucht, es war Januar oder Februar 1955, und mit Segelfliegen hatte das, was wir dort verrichteten, nicht das Geringste zu tun, außer dass der Chef des Hauses, der gelegentlich hereinschaute und wohlwollend nickte, im Vorstand des Aeroclubs saß. Doch Günters Erzählungen vom Flugbetrieb, von den Segelflugzeugen, vom Starten, Landen und Fliegen, denen ich schon immer gerne zugehört hatte, begeisterten mich so sehr, dass ich mich schon richtig dazugehörig und fast wie in den Lüften fühlte. Nach getaner Arbeit stärkten wir uns dann mit einer Bratwurst an dem gleich nebenan gelegenen Würstchenstand „Laprell“.

Ich besitze noch zwei schmale, etwas vergilzte Heftchen, ein „Flugbuch“ und ein „Werkstattbuch“. Das erstere enthält außer meinem Namen und Geburtsdatum überhaupt keine Eintragungen, während das „Werkstattbuch“ immerhin 30 zwischen März und Juli geleistete Arbeitsstunden in der Werkstatt („Mü gewaschen“, „Hänger geändert“, „Lo-Hänger gestrichen“, „Schablonen“, „Zaun gesetzt“, „Diverses“ usw.) verzeichnet. Als Eintrittszeit ist dort „Januar 1955“ angegeben. Werkstatt und Hangar befanden sich im Glacis nahe der heutigen Schiffsmühle.

Zum ersten Mal mitgeflogen sein durfte ich allerdings erst im April. Die Erklärung über den Haftungsausschluss im Falle eines Absturzes, die sogenannte Verzichtserklärung, ist von meinem Vater – wir waren ja damals noch minderjährig – am 4. April 1955 unterschrieben worden. Er hatte zunächst gezögert und die Stirn gerunzelt, als ich ihm eines Abends das Papier vorlegte, doch am nächsten Morgen fand ich es ausgefüllt und unterschrieben auf dem Tisch vor. Mein Vater war selbst ein geschickter Flugzeugmodellbauer, wovon ich selbst natürlich nicht unbeleckt blieb. Das Wort „Segelfliegen“ hatte bei uns immer schon einen guten Klang.

Als dann die warme Jahreszeit und damit der Flugbetrieb begann, wurde ich zum ersten Mal mitgenommen. Die ersten Starts fanden auf den Weserwiesen statt, etwa in Höhe von Solbad Minden. Ich wurde mit einigen Leuten bekannt gemacht, darunter auch mit *Willi Nolte*, der „Seele von's Janze“, von dem später noch die Rede sein wird. Ich war zunächst nur staunender Zuschauer. Hier sah ich zum ersten Mal die Mü 13 E, ein zweisitziges Flugzeug mit großer Spannweite, auf dem wir geschult werden sollten, die „Grunau“ und einen sogenannten Schulgleiter, den ich aber nie in Aktion erlebt habe. Später kam dann noch die kunstflugtaugliche, in meinen Augen etwas plumpe „Lo“ hinzu.

Bei einem der nächsten Male – es wurde nur sonntags geflogen – zogen wir an die Porta Westfalica um. Ein breiter Wiesenstreifen links der Weser, direkt unterhalb des Kaiser-Wilhelm-Denkmales, war nun der Startplatz. Hier durfte ich zum ersten Mal mitfliegen. Wie aufregend war das! Glücklicherweise war meine Begeisterung größer als meine Angst. Als ich dann mit dem Piloten *Rudi R.* wieder sicher gelandet war, zitterten mir ein wenig die Knie, aber ich war mächtig stolz.

Es wurde noch einmal der Startplatz gewechselt: eine große Wiese in Kostedt nahe dem Dorf Vennebeck, ebenfalls dicht an der Weser und mitten zwischen lauter Kornfeldern gelegen, dort, wo später ein richtiger Flugplatz entstand, war von nun an unser Standort.

Ich kam von Bergkirchen mit dem Fahrrad. Ich musste in aller Herrgottsfrühe aufstehen, mir selbst Butterbrote für den ganzen Tag schmieren und schon vor 7 Uhr aufbrechen, um pünktlich um 8 Uhr zur Stelle zu sein. Zwar hatte ich nur eine Strecke von etwa 10 km zurückzulegen, doch musste ich stets irgendwo die Weser überqueren, manchmal mit der Fähre, manchmal über die Eisenbahnbrücke bei Rehme, was immer etwas zeitraubend war. Es wurde nicht gern gesehen, wenn man zu spät kam.

Die Mindener waren meist schon eingetroffen und dabei, die zerlegten Flugzeuge von den Hängern zu laden, sie zusammenzusetzen und startklar zu machen. Die Seilwinde wurde, je nach Windrichtung, positioniert. Auch das Seilrückholauto war zur Stelle, ein ramponierter offener Geländewagen, den wir Leporello (eine Umkehrung von „oller Opel“) oder kurz „Leppo“ nannten. Das

Telefonkabel, das die Verbindung zwischen dem Standort des startbereiten Flugzeugs und der Seilwinde herstellte, musste ausgelegt werden.

Wir Flugschüler bekamen verschiedene Aufgaben zugeteilt, so dass wir den ganzen Tag über vollauf beschäftigt waren, oft bei brennender Sonne: bei den Starts, eine Tragflächenspitze haltend, solange mitlaufen, bis das Flugzeug genügend Stabilität erreicht hatte, Startkommandos telefonisch durchgeben, bei der Seilwinde dafür sorgen, dass das Seil sich gleichmäßig auf der Trommel aufwickelte. Man musste dazu einen eisernen Hebel im richtigen Takt hin- und her zu bewegen. Das ausgeklinkte Seil, das natürlich in den seltensten Fällen auf dem nicht allzu breiten Mittelweg niederging, sondern irgendwo seitlich ins Getreide klatschte, musste vom „Leppo“ auf den Haken genommen und zum Startplatz zurück geschleppt werden. Das ging nicht immer ohne Flurschaden ab. Gelegentlich sah man tobende Bauern am Wegesrand.

Wenn wir Glück hatten, durften wir auch mal mitfliegen. Dass dauerte meist nicht länger als 15 bis 20 Minuten. Eine systematische Flugausbildung gab es nicht, soweit ich mich erinnere. Für einen Start hatte man 12 DM Benzingeld zu bezahlen, eine für die damalige Zeit nicht unerhebliche Summe. Obgleich in meinem Flugbuch nichts eingetragen ist, meine ich, etwa 10 Starts gehabt zu haben. Am angenehmsten war mir *Willi Nolte* als Fluglehrer, ein lebhafter, freundlicher Mann zwischen 30 und 40, auf dessen Wort alle hörten. Er hatte einen steifen Arm, war aber ein hundertprozentig sicherer Flieger. Mit ihm bin ich nur ein paar Mal geflogen. Einmal passierte kurz nach dem Start ein Seiriss, doch Nolte reagierte sofort in der richtigen Weise, indem er den Steuerknüppel nach vorn stieß und damit das Flugzeug in eine normale Fluglage brachte, so dass es nicht zu einem Durchsacken kam, was aus der noch geringen Höhe schlimme Folgen gehabt hätte.

In besonderer Erinnerung geblieben ist mir ein Hangflug mit ihm längs des Wiehengebirges, bei dem ich mein Heimatdorf Bergkirchen von oben sah. Mein Fluglehrer wurde dann aber *Heinz Thiel*, ein schlanker, drahtiger Typ, der vor dem Start stets eine erhebliche Nervosität an den Tag legte. Diese war augenblicklich verschwunden, sobald wir in der Luft waren. Lampenfieber! Thiel erzählte mir, er sei früher Zirkusartist gewesen.

Ernsthafte Unfälle gab es kaum. Dabei war das Fliegen damals zweifellos gefährlicher als heute. Der sicherere Flugzeugschlepp war damals bei uns nicht praktiziert, man hatte keine Funkverbindung, auch keinen Fallschirm. Nicht nur bei Start und Landung, auch in der Luft wurde vom Piloten allerhöchste Aufmerksamkeit gefordert, wenn dort die zahlreichen Aufwind suchenden Segelflugzeuge kreisten. Es starteten von Kostedt aus auch Privatflieger oder Flugzeuge anderer Vereine.

Wir beobachteten einmal mit Entsetzen, wie ein Pilot unmittelbar nach dem Abheben des Flugzeugs in die Steillage ging, ein unzulässiges und lebensgefährliches Manöver. Glücklicherweise hielt das Seil. Wäre es in dieser Startphase gerissen, hätte es eine Katastrophe gegeben. Das Flugzeug wäre, mit der Nase voran, auf den Boden aufgeschlagen. Ich hörte hinter mir jemanden sagen: „Der Mann wär' tot gewesen!“

Ein anderes Mal rief plötzlich jemand: „Mensch, da hängt ja einer in den Bäumen!“ Und in der Tat – am Hang des Wiehengebirges, etwas westlich vom Portadenkmal, konnte man etwas Weißes auf dem Grün der Bäume erkennen. Es wurde dann nach einiger Zeit die Nachricht überbracht, es handele sich um das Flugzeug von Herrn I., einen Firmenchef aus Bad Oeynhausen. Er sei nur unwesentlich verletzt. Er erschien dann irgendwann persönlich und hatte lediglich ein paar Schrammen im Gesicht. Er war zu dicht über den Bäumen geflogen, der Luftstrom unter den Tragflächen war abgerissen, und schon war's passiert: er hing er in den Baumkronen. Wie man das Flugzeug, sicherlich in stark beschädigtem Zustand, dort wieder herunter bekommen hat, weiß ich nicht mehr. Es war üblich, dass nach einem Unfall der Flugbetrieb sofort eingestellt wurde.

Hänschen S., ein durchaus erfahrener Segelflieger, war dafür bekannt, dass er bei jeder Gelegenheit seinen Mut beweisen wollte. Oft wurde er auch herausgefordert. Einmal fragte ihn jemand, ob er sich traue, ein Platzrunde ohne Kanzelhaube zu fliegen. Natürlich traute er sich. Und schon saß er, nur mit einer Motorradbrille als Augenschutz, im Cockpit. Er flog tatsächlich seine Runde und landete sicher – mit knallrotem Gesicht und vor Kälte zitternd. Das Ganze war ein unverantwortliches Manöver, das niemals zugelassen werden dürfen.

Ich erinnere mich nur noch an die Namen weniger Personen außer den schon erwähnten. *Hänschen G.*, ein Jahr jünger als wir, hatte bereits die C-Prüfung und zahlreiche Alleinflüge absolviert. Man sah ihn allerdings manchmal mit einer Flasche Bier, was natürlich Unwillen erregte und ihm Verwarnungen eintrug. Einmal wurde er, glaube ich, deswegen sogar nach Hause geschickt. Er war Lehrersohn wie ich, unsere Väter kannten sich. Uns gegenüber verhielt er sich ziemlich arrogant. Ein Altersgenosse von ihm, der auch kein Anfänger mehr war, sagte einmal verächtlich über uns: „Die können ja noch nicht mal geradeaus fliegen!“ In meinem Falle war das nicht so ganz falsch. In Erinnerung geblieben ist mir noch eine phlegmatisch wirkende junge Dame namens *Hilde*, zwar nicht besonders attraktiv, aber kumpelhaft und mit einer tiefen, männlichen Stimme. Sie arbeitete im

„Butterhaus“ am Kaack. Aus dem schräg gegenüber liegenden Fischgeschäft kam Vereinskamerad *Jacobi*.

Ein außergewöhnlich hübsches, aber schnippisches weibliches Wesen war *Gisela*. Es hieß, sie widersetze sich strikt allen männlichen Annäherungsversuchen, weswegen man ihr jedoch einen gewissen Respekt zollte. Sie hatte schon viele Flugstunden hinter sich, war aber beim ersten Alleinflug mit dem Schulgleiter durch eine falsche Steuerbewegung gleich nach dem Abheben wieder auf die Erde gekracht, wobei sie sich nur geringfügig verletzte. So wurde es jedenfalls erzählt. Des weiteren erinnere ich mich an den Fluglehrer *Manfred L.*, der, wie aus den Internetseiten* des Aeroclubs ersichtlich, noch heute aktiv ist.

Regelmäßigen theoretischen Unterricht haben wir nicht genossen. Es wurde uns zwischen den Starts oder beim Arbeiten in der Werkstatt hin und wieder etwas von Längs- und Querachse, von Höhen- und Seitenruder oder vom „Slippen“ erzählt, wovon ich sogar noch einiges behalten habe. Auch die Schulung während der Flüge habe ich als inkonsequent und lasch in Erinnerung. In der zweisitzigen „Mü“ vorne vor dem Fluglehrer postiert, durfte man am eigenen Steuerknüppel „mitfühlen“. Dann sollte man versuchen, eine saubere Kurve fliegen, was mir bei meinen wenigen Starts nie so richtig gelang. Ich vermute, es ging unseren Herren Fluglehrern in erster Linie darum, selber den Flug zu genießen.

Die Kabine der „Mü“ war kärglich ausgestattet. Außer den Steuerorganen war da das Armaturenbrett mit Geschwindigkeits-, Höhenmesser und Wendezeiger. Es gab je ein Hebel zum Seilausklinken und zum Öffnen der Kanzelhaube. Man war natürlich angeschnallt.

Irgendwann im Spätsommer 1955 begann dann meine Begeisterung für das Fliegen abzuflauen. Es gab ja auch noch andere Dinge, die einen in Anspruch nahmen: Verliebtheiten, die Leidenschaft für die Literatur und nicht zuletzt die Schule, zumal das Abitur immer näher rückte. Ich blieb immer häufiger dem Flugbetrieb fern und mied auch die Werkstatt.

Ende des Jahres rafften Günter und ich uns dann auf und traten offiziell aus dem Verein aus. Als Begründung gaben wir an, dass wir bald Abitur machen und danach sowieso Minden verlassen würden. So kam es dann auch.

Die Website des Aeroklubs Minden:

<http://www.ac-minden.de/Kontakte.html>