

Jürgen Weyer:

Agrarflug im Kreis Rudolstadt und „besondere Vorkommnisse“ 1970-1990

(Veröffentlicht in: Rudolstädter Heimathefte 63. Jg. (2017) Heft 1 / 2)

Schon vor dem Zweiten Weltkrieg wurden Flugzeuge in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzt. Aber erst die sozialistische Umgestaltung der Landwirtschaft in der DDR, das heißt die Gründungen von Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften (LPG) und die dadurch entstandenen großen Wirtschaftsflächen begünstigten den Einsatz von Agrarflugzeugen. Beim Aufbau der DDR-Fluggesellschaft INTERFLUG wurde im Jahre 1955 der Betriebsteil Wirtschaftsflug geschaffen, der neben geologischen, geodätischen, kartografischen und meteorologischen Aufgaben auch Flüge zur Schädlingsbekämpfung und Pflanzendüngung durchführen sollte. Nach der Aufbauphase erfolgte im Frühjahr 1957 der erste aviochemische Einsatz im Volkseigenen Gut (VEG) Wesendahl, Kreis Straußberg, mit einem tschechischen Mehrzweckflugzeug L-60 „Brigadyr“, einer Weiterentwicklung des „Fieseler Storches“. Im August 1957 wurde ein sowjetisches Flugzeug AN-2 das erste Mal bei der Kartoffelkäferbekämpfung in der LPG Görke, Kreis Anklam, eingesetzt. Insgesamt verfügte der Betrieb Wirtschaftsflug der INTERFLUG im Anfangsjahr 1957 über 3 Flugzeuge L-60 und 2 Flugzeuge AN-2, die insgesamt 18.500 ha Schädlingsbekämpfung und 1.000 ha Düngung leisteten. 1958 setzte man die Flugzeuge erstmals auch zur Bekämpfung von Eichenschädlingen in der Forstwirtschaft ein und verhütete dadurch einen drohenden Schaden von nahezu 1,8 Mio. Mark. Die Flugzeuge hatten somit ihre Bewährungsprobe in der Land- und Forstwirtschaft nachgewiesen.¹ 1960 begrüßte der Vorsitzende der LPG Haufeld den Einsatz dieser modernsten Technik in der sozialistischen Landwirtschaft. Er bewarb sich sogleich für einen Agrarflugplatz in Haufeld, da man schon Feldschläge mit mehr als 20 ha Größe habe. Von hier aus könne man auch das Saaletal befliegen, was aber einstweilen Zukunftsvision blieb.² Bis 1965 vergrößerte sich die Zahl der Flugzeuge auf 48 Stück L-60 und 20 Stück AN-2 und die aus der Luft bearbeitete Fläche auf 469.300 ha. 1968 erfolgte eine Umstrukturierung bei der INTERFLUG. Aus dem Betriebsteil Wirtschaftsflug wurde der Betrieb Agrarflug. Neben dem Flughafen Berlin-Schönefeld entstanden weitere Flugstützpunkte in Anklam (Betriebsteil I, Nord), Kyritz (Betriebsteil II, Mitte) und Magdeburg (Betriebsteil III, West). Die Verteilung der Flugplätze zeigt, dass der Einsatz sich anfangs hauptsächlich auf den Nordteil der Republik konzentrierte, weil dort schon größere Wirtschaftsflächen zur Verfügung standen. Im Jahre 1970 kam zur bestehenden Werft des Betriebes Agrarflug auf dem Flughafen Leipzig-Mockau der Agrarstützpunkt Leipzig (Betriebsteil IV, Süd) hinzu, der sich in drei Bezirksstaffeln gliederte. Von Leipzig-Mockau aus wurden die Bezirke Leipzig und Gera, von Dresden-Kesselsdorf aus die Bezirke Dresden und Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) und seit 1975 von Erfurt aus die Bezirke Erfurt und Suhl betreut.³ 1977 erhielt der Stützpunkt Erfurt eine eigene Werft, in denen die Agrarflugzeuge überprüft und instandgesetzt werden konnten. Da die Arbeitseinsätze aus ökonomischen Gründen nicht direkt von den Staffelstützpunkten geflogen werden konnten, schuf man ein dichtes Netz von so genannten Arbeitsflugplätzen (AFP) und Grundflugplätzen (GFP). Die Arbeitsflugplätze benötigte nicht mehr als eine ebene, ausreichend lange und hindernisfreie Dauergrünlandfläche als Start- und Landebahn sowie zwei mit Betonplatten befestigte Beladestellen für das Abstellen der Düngertransportfahrzeuge und für den mobilen Beladekran. Auf den Arbeitsflugplätzen wurden die Maschinen mit Dünger oder Pflanzenschutzmitteln beladen, von dort starteten sie zu ihren Arbeitsflügen. Arbeitseinsätze für das Ausbringen von Düngemitteln mit einer Aufwandmenge von 250 kg pro ha wurden in der Regel in einem Umkreis von 5-6 km durchgeführt. Bei der Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln mit einer Aufwandmenge von 25 l/ha flogen die Maschinen bis zu 10 km weit. Einige der Arbeitsflugplätze wurden mit umzäunten und beleuchteten, 40 m mal 40 m großen Käfigen für das sichere Abstellen der Flugzeuge nach den Arbeitseinsätzen ausgestattet. Diese Flugplätze bezeichnete man als Grundflugplätze. Wachpersonal hielt die abgestellten Flugzeuge Tag und Nacht im Auge. Den Wächtern stand anfangs nur ein Aufenthaltswagen mit Telefonanschluss zur Verfügung. Nicht nur die Piloten, sondern auch das Wachpersonal wurde auf politische Zuverlässigkeit hin überprüft und nach positiver Überprüfung für den Dienst bestätigt. Flugzeuge galten als sensible Maschinen, mit denen man über die nahe Grenze zu dem Klassenfeind fliehen konnte.

¹ Walter Britt u.a.: Agrarflug in der DDR, Deutscher Landwirtschaftsverlag Berlin 1975

Detlev Billing und Jörg Mückler: Fliegende Landwirte – Agrarflug in der DDR, In: Fliegerrevue Extra 2004

Detlev Billing und Manfred Meyer: Flugzeuge der DDR – Typenbuch, Bd. 1 (L-60, AN-2) Motorbuch Verlag

2002

² Zeitung „Bauernforum“ vom 10.10.1960

³ Wie Bemerkung 1

Anfangs wurde der Kreis Rudolstadt vom Grundflugplatz Neuendorf in der Nähe von Neustadt/Orla aus betreut. Dafür errichtete man 1970 Arbeitsflugplätze in Kirchhasel, auf der Hochfläche in der Nähe des Luisenturms bei Kleinkochberg, bei Haufeld und bei Groschwitz.. Der Arbeitsflugplatz Kirchhasel befand sich am südöstlichen Dorfrand im Saaletal. Die Start- und Landebahn war auf einer ebenen Dauergrünlandfläche neben dem „Mittelweg“ zwischen Kirchhasel und Etzelbach. Sie erstreckte sich in der Ost-West-Hauptwindrichtung und war ca. 1000 m lang und 80 m breit. Vom parallel verlaufenden Feldweg („Mittelweg“) wurde nur eine kurze Zufahrt zur Beladestelle und die Beladestelle selbst mit Betonplatten befestigt, damit die Düngertransportfahrzeuge und der zur Beladung des Flugzeuges notwendige Mobilkran nicht bei durchnässtem Boden im Frühjahr versanken (Bild 1).

Nachdem im Jahre 1974 im Kreis Rudolstadt die vier spezialisierten Pflanzenbaubetriebe LPG (P) Kirchhasel (5305 ha LN), LPG (P) Rottenbach (6354 ha LN), LPG (P) Remda (2608 ha LN) und LPG (P) Teichel (2236 ha LN) gegründet wurden, übernahm das aus dem zentralen Düngerlager der Bäuerlichen Handelsgenossenschaft (BHG) Rudolstadt und den Dünger- und Pflanzenschutzbrigaden der BHG Bad Blankenburg ebenfalls 1974 hervorgegangene Agro-Chemische Zentrum (ACZ) Rudolstadt die gesamte Düngung und den Pflanzenschutz für die Pflanzenbaubetriebe als Dienstleistung. Dazu gehörte auch die planerische, organisatorische und die vertragliche Absicherung aller Agrarflüge im Kreis Rudolstadt. Der Arbeitsflugplatz Kirchhasel wurde nun durch einen eingezäunten und bewachten Abstellplatz für ein Agrarflugzeug Z-37 zum Grundflugplatz ausgebaut, auf dem 1980 ein Hangar und ein Nebengebäude mit Aufenthaltsräumen für das Wachpersonal, den Piloten und den Mechaniker sowie eine kleine Werkstatt errichtet wurden.⁴ Der hier stationierte Flugzeugtyp Z-37 „Cmelak“ (Hummel) aus der CSSR ersetzte ab 1967 den Typ L-60, weil der Einsatz des älteren Typs damals von mehreren schweren Unfällen überschattet wurde. Von den eingesetzten 65 Flugzeugen des Typs L 60 mussten im Zeitraum von 1957 bis 1967 insgesamt 30 Maschinen wegen Flugunfällen abgeschrieben werden, so dass dieser Flugzeugtyp 1970 ausgemustert wurde. Der auf dem Arbeitsflugplatz Kirchhasel seit 1970 zum Einsatz gekommene Nachfolgetyp Z-37 war in der CSSR speziell für den Agrarflug entwickelt und gebaut worden (Bild 2).⁵ Das Flugzeug konnte bis zu 550 kg Dünger oder Chemikalien zuladen. Nach ersten Versuchsflügen im Herbst 1973 wurde 1974 außerdem ein Hubschrauber „Kamow“ KA-26 aus sowjetischer Produktion⁶ im ACZ-Bereich Rudolstadt in Allendorf stationiert. Im Jahr 1980 errichtete man durch den Bau einer Hubschrauberhalle einen Grundflugplatz in Rottenbach. Der Hubschrauber kam auch vom Agrarflugplatz Kirchhasel zum Einsatz (Bild 4). Er konnte bis zu 500 kg Pflanzenschutzmittel laden und war besonders für die Mittelgebirgsregion in den Südbezirken der DDR geeignet. Er wurde in den Kreisen Rudolstadt, Saalfeld und Lobenstein hauptsächlich zur Düngung des nicht mechanisierbaren Grünlands und zur Ausbringung von Agrochemikalien auf dem Ackerland im oberen, gebirgigen Kreisgebiet, wo das Anlegen von Arbeitsflugplätzen für Starrflügler aufgrund des ungünstigen Geländereiefs nicht möglich war, eingesetzt. Außer seiner Wendigkeit hatte der Hubschrauber noch einen weiteren großen Vorteil: Durch den Rotorluftstrom gelangte das Sprühmittel auch an die Blattunterseiten der Pflanzen, weshalb er besonders zur Schädlingsbekämpfung und Pflanzenschutz geeignet war. Ab 1978 sollte der tschechische Flugzeugtyp Z-37 durch den polnischen Flugzeugtyp PLZ-106A „Kruk“ (Rabe) ersetzt werden.⁷ Allerdings gestaltete sich die Ablösung wegen konstruktiver Unzulänglichkeiten und teilweise erheblichen Fertigungsmängeln problematisch, so dass die Z-37 länger als ursprünglich geplant betrieben werden mussten.

Zu einer Flugzeugbesatzung gehörten immer ein Pilot und ein Mechaniker (Bild 3). Letzterer musste die Maschine am Boden nach jedem Einsatz überprüfen, instandhalten und zum Flug freigeben. Die Ausbildung der Berufsflugzeugführer der Klasse II (bis 5.700 kg Abfluggewicht) und der Luftfahrttechniker als Stationsmechaniker erfolgte in der Ausbildungsstaffel Leipzig-Mockau, woraus sich 1972 das Aus- und Weiterbildungszentrum des Betriebes Agrarflug entwickelte, das 1976/77 den Status einer Betriebsakademie (BAK) erhielt.⁸ Das lizenzierte Personal musste sich jährlich in der Leipziger Betriebsakademie weiterbilden und theoretische und praktische Jahresprüfungen ablegen. Das Bodenpersonal für den Düngertransport und die Flugzeugbeladung hatte die LPG, und später das örtlich zuständige Agro-Chemische Zentrum (ACZ) zu

⁴ Mitteilung von Herrn Christian Schramm, Kirchhasel, der für den Einsatz der Agrarflugzeuge im ACZ Rudolstadt verantwortlich war.

⁵ Detlev Billing und Manfred Meyer: Flugzeuge der DDR – Typenbuch, Bd. 2 (Z-37, KA-26) Motorbuch Verlag 2002

⁶ Wie Bemerkung 5

⁷ Detlev Billing und Manfred Meyer: Flugzeuge der DDR – Typenbuch, Bd. 3 (PZL-106) Motorbuch Verlag 2002

⁸ Klaus Breiler: Vom Fliegen und Landen – Zur Geschichte der ostdeutschen Luftfahrt. Passager-Verlag 2012, S.125

stellen.

Ein tragischer Unfall ereignete sich in der Nähe des Arbeitsflugplatzes Kirchhasel im Jahre 1971. Am 21. Februar kam ein vom Einsatzflug zurückkehrendes Agrarflugzeug beim Anflug auf den Flugplatz dem Kirchturm in Kirchhasel aus nicht geklärten Gründen zu nahe. Der 31-jährige Pilot Wolfgang Klaus zog wahrscheinlich das Flugzeug in eine zu große Kurvenlage, um auszuweichen, so dass der Auftrieb abbrach und die Maschine seitlich über die Tragflächen „abschmierte“. Das Flugzeug wäre beinahe noch in das neben der Kirche stehende Wohnhaus gestürzt, schlug dann aber hinter dem daneben stehenden Wirtschaftsgebäude auf. Leitungskader der LPG Kirchhasel, die gerade mit dem Auto von einer Leitungssitzung aus Etzelbach zurückkamen, sahen das abstürzende Flugzeug und waren die Ersten am Unfallort. Sie zogen den Piloten noch aus der Kanzel des brennenden Flugzeugwracks. Dem Piloten konnte aber nicht mehr geholfen werden, er war durch den Aufprall sofort tot⁹ (Bild 5).

Zu brenzligen Situationen kam es manchmal auch, wenn Piloten nicht wie vorgeschrieben im Saaletal Höhe aufnahmen und erst dann in Richtung bergigen Norden abdrehten, sondern gleich nach den Start nach Norden kurvten. Dann kam es schon manchmal vor, dass die Bäume am Hang dem Flugzeug immer näher kamen und der Pilot vor Angst nasse Hände am Steuerknüppel bekam.

Immer wieder kam es auch zu Beschwerden aus der Bevölkerung, dass Agrarflugzeuge verbotener Weise über Dörfer flogen und dabei Düngerreste verloren oder den Privatgrundstücken am Dorfrand bei Arbeitseinsätzen zu nahe kamen. Manchmal flogen die Piloten auch bewusst im Tiefflug über das Freibad in Rückersdorf, wo eine Sonnenwiese für FKK-Anhänger (Nacktbader) existierte oder machten sich einen Spaß daraus, über Rüben hackende Frauen im Tiefflug zu fliegen, so dass diese aus Angst sich auf den Acker warfen.

Zu einem besonders Aufsehen erregenden Ereignis kam es 1987. Am Dienstag, dem 18. August, startete auf dem Wirtschaftsflugplatz Kirchhasel ein Agrarflugzeug zu einem normalen Arbeitsflug in Richtung Saalfeld. Der Pilot sollte mit seinem Flugzeug chemische Mittel gegen die Krautfäule auf Kartoffelfeldern ausbringen. Bei einer Zwischenlandung auf dem abgelegenen Arbeitsflugplatz Beulwitz nahm er seine Frau und seine beiden Kinder ins Flugzeug auf und flog schnurstracks mit seiner Familie bei Probstzella über die DDR-Grenze nach Bayern. Wie einem von der Stasi bespitzelten Piloten eine so spektakuläre Flucht im streng überwachten Grenzgebiet der DDR gelingen konnte, soll im nächsten Rudolstädter Heimatheft geschildert werden.

1970, im Jahr der Indienststellung des Arbeitsflugplatzes Kirchhasel, wurden in der DDR schon über eine Million Hektar Landwirtschafts- und Forstflächen aus der Luft gedüngt bzw. mit Pflanzenschutzmitteln chemisch behandelt. Bis 1984 steigerte sich die Agrarflugleistung rasant bis auf über 5,3 Mio. ha, wobei sich in den Jahren 1982/83 ein kleiner Leistungsrückgang, wahrscheinlich wegen der Energiekrise, bemerkbar machte. Seit 1987 spielten wirtschaftliche Überlegungen eine zunehmende Rolle, wodurch sich die Jahresleistungen wieder zurück entwickelten. (siehe Bild 6).

Zu DDR-Zeiten wurden die Piloten vom mitarbeitenden Bodenpersonal oder anderen Leuten öfters gebeten, mitfliegen zu dürfen. Das wäre nicht im einsitzigen Flugzeug Z-37, aber im zweisitzigen Hubschrauber KA-26 möglich gewesen, war aber strikt verboten. Als in der Auflösungsphase der DDR im Jahr 1990 die Verbote nicht mehr unbedingt befolgt wurden, schlug die Hubschrauberbesatzung der Staffelleitung in Leipzig und dem ACZ Rudolstadt vor, der Bitte vieler Menschen, die ihre Heimat und ihr Haus einmal von oben sehen wollten, nachzukommen und ein Flugevent in Kirchhasel zu veranstalten. Das Spektakel fand am 28. und 29. April 1990 auf dem Agrarflugplatz Kirchhasel statt. An beiden Tagen wurden öffentliche Rundflüge mit einem zweisitzigen Schulflugzeug Z-37/2 und mit einem Agrarhubschrauber KA-26, der anstelle der Düngeeinrichtung eine Personenkabine eingehängt hatte, durchgeführt. Ein 10-minütiger Rundflug im Hubschrauber, z.B. bis zum Kulm und zurück, kostete 80,00 Mark pro Person und für einen Flug mit der „Hummel“ (Z-37/2) musste man 120,00 Mark geben. Kinder zahlten die Hälfte. Der Andrang war trotz der zur damaligen Zeit relativ hohen Preise sehr groß. Die zugesagten Ballonfahrten mussten wegen Termenschwierigkeiten des Ballonteams aus Stuttgart ausfallen.

Nach der politischen Wende im Jahre 1990 brach der Bedarf an aviochemischen Leistungen mit schwindendem staatlichen Dirigismus und den in den Landwirtschaftsbetrieben stärker werdenden gesunden Kosten-Nutzen-Denken dramatisch ein. Das DDR-Luftfahrtunternehmen INTERFLUG und sein

⁹ Nach mündlichem Bericht von Hans Berner, Cumbach, der den Piloten mit aus dem Flugzeug zog.

Agrarflugbetriebe wurden auf Betreiben der Deutschen Lufthansa aufgelöst, obwohl gute Voraussetzungen für die Umwandlung des Staatsunternehmens in ein wettbewerbsfähiges Unternehmen vorhanden gewesen wären.¹⁰ Heute spielt die Düngung und der Pflanzenschutz aus der Luft bei den hiesigen LPG-Nachfolgebetrieben keine Rolle mehr und schon gar nicht bei den neu entstandenen privaten Haupterwerbsbetrieben, obwohl fast alle Landwirtschaftsflächen immer noch so groß sind wie zu DDR-Zeiten. Flugzeuge werden in unserer Mittelgebirgsregion höchstens noch zum großflächigen Ausbringen von Kalk und Magnesium in den durch die Umweltverschmutzung geschädigten Wäldern eingesetzt.

Bildunterschriften und Bildnachweise

Bild 1: Anflug eines Agrarflugzeuges Z-37 aus Richtung Rudolstadt auf den Arbeitsflugplatz Kirchhasel. Ein Mobilkran T172 steht schon zum Düngernachladen bereit. (Foto: Wolfgang Erben, Rudolstadt, 1971)

Bild 2: Beladen eines Agrarflugzeuges Z-37 auf dem Arbeitsflugplatz Kirchhasel mit Kunstdünger. Selbst bei der Auswahl des Kranführers wurde „aus Sicherheitsgründen“ darauf geachtet, dass er keine Verwandtschaft „im Westen“, d.h. in der BRD, hat.

(Foto: ca. 1971, Fotosammlung Jürgen Weyer, Fotograf unbekannt)

Bild 3: Letzte Abstimmung zwischen dem Agrarpiloten Günther Storch und seinem Mechaniker auf dem Flugplatz Kirchhasel vor einem Arbeitsflug. Der aus Volkstedt stammende Pilot wurde später Direktor der Betriebsakademie Agrarflug in Leipzig-Mockau. (Foto: Wolfgang Erben, Rudolstadt, 1971)

Bild 4: Ein Agrarhubschrauber KA-26 vor dem Hangar des Grundflugplatzes Kirchhasel (Foto: Wolfgang Erben, Rudolstadt, 1987)

Bild 5: Abgestürztes Agrarflugzeug hinter der Kirche in Kirchhasel (Foto: Eckhard Breternitz, Kirchhasel, 1971)

Bild 6: Leistungen des Agrarfluges der DDR (Grafik)

¹⁰ Huhn, K.: Raubzug Ost – wie die Treuhand die DDR ausplünderte, edition ost im Verlag Neues Berlin 2. Auflage 2010, Seite 75: Der letzte Flug
Klaus Breiler: Vom Fliegen und Landen – Geschichte der ostdeutschen Luftfahrt. Passager-Verlag 2012