

Der Vetter Hans

Ilse Walter

Der erste Weltkrieg war vorüber und in einer sehr schweren Zeit wuchs die nächste Generation heran. Der Vetter Hans wurde 1917 in Straßburg als 1. Kind von Adolf Leipner geboren. Er flüchtete bei Kriegsende mit seinen Eltern ins Schloß nach Immendingen, wo später auch unsere Mutter mit Anneliese unterkamen, bis sich in Darmstadt eine Wohnung für sie fand. Der Hans hat in sehr flüssiger, amüsanter Form 2 Bücher geschrieben: 1. Familiengeschichten (Leipner und Hoffmann u. Ki.) Stationen: Straßburg, Immendingen, Böblingen, Berlin. - 2. Erinnerungen und Erlebnisse aus der Fliegerei 1930 - 1990. Wer sich dafür interessiert, kann diese Bücher bei mir ausleihen.

Der Hans stellte die Verbindung zur Fliegerei, vor allem zum Segelflug dar, die seit dem 1. Weltkrieg auch durch seinen Vater Adolf L. und durch Albert Leipner vorhanden war. Nachdem Hans Jahrelang in Böblingen gelebt hatte, wo die Familie unmittelbar am Flugplatz wohnte und später nach Berlin Tempelhof umgesiedelt war, konnte das gar nicht anders sein. Hier aber soll er selbst von seinen Erlebnissen erzählen.

Höhe und Strecke für die Silber C1

Am 8. August 1937 gelang mir dieser Flug auf Anhieb. Er führte von Althartmannsdorf bei Erkner bis nach Linus bei Nauen.

Unsere Hitlerjungs mußten zu irgendeinem Aufmarsch nach Berlin. So konnten wir "Alten" mal einen Sonntag ohne Schulbetrieb genießen. Das Wetter sah gut aus und versprach Streckenthermik. Beim Knobeln wer darf, zog ich von 3 Anwärtern das längste Hölzchen.

Für unser "Baby" hatte ich eine geschlossene Haube gebaut, die ihre erste Bewährungsprobe bestehen sollte. Die Flugvorbereitung bestand aus der Mitnahme eines Barographen und eines Fallschirms. Auf die Idee nach einer Karte zu fliegen kamen wir gar nicht. Nach 3 Absaufern wollte ich die Sache erstmal aufgeben, weil sich der Sandboden und der Kiefernwald noch nicht genügend aufgeheizt hatten. Wir beschlossen erst erst mal im Oder-Spree-Kanal zu baden.

Da kam ein Förster und sagte zu uns: "Wenn ihr Sonntags schon mein Wild verkrämt, dann will ich so einen Betrieb auch mal aus der Nähe betrachten." Dem stand nichts im Wege und so setzte ich mich nochmal in das Baby. Da ich mit einer weiteren Platzrunde rechnete, blieb ich in Turnschuhen und Badehose und hing mir nur den Fallschirm um. Mit 150 Metern klinkte ich genau in einem Bart3 aus und begann sofort zu kurbeln. Der ging bis auf 1700m und ich dachte gar nicht daran, wegen meiner spärlichen Bekleidung wieder zu landen. Die neue Haube schützte mich vor größerer Zugluft und die Freude störte sich nicht an solchen Äußerlichkeiten.

Der Kurs ging erst nach Norden. Unsere 3 Instrumente hatten wir durch einen Schnapskompass ergänzt. Im Geheimen hoffte ich, mit dem Flug die Ostsee zu erreichen, weil ich noch nie das Meer gesehen hatte.

Nach circa einer Stunde war der Himmel vor mir nur noch blau. Also drehte ich nach Westen und flog über die nördlichen Vororte von Berlin. In der Gegend von Oranienburg wollte ich

mich schon auf den Exerzierplatz eines Kasernen Areals setzen, aber in ca 100m fand ich wieder einen Fahrstuhl, der den Weiterflug sicherstellte. Nach über 3 Stunden sah ich vor mir eine Art Rittergut mit einer großen Kaffeetafel. Ich zog eine Ehrenrunde und setzte mich daneben. Die Leute freuten sich über die Abwechslung und fütterten mich mit Kaffee und Kuchen.

Weitaus schwieriger war die Benachrichtigung meiner Rückholmannschaft! Ein freundlicher Landpolizist, der mir auch leihweise zu einem Regenmantel verhalf, veranlaßte in Erkner einen Kollegen, der die Landmeldung meinen Kameraden überbrachte. Trotzdem mußte ich in der lauer Sommernacht bis 1/2 12 Uhr warten, ehe mich meine Rückholer fanden. Der Dorflehrer war im Nebenberuf sicher auch Informant der nächst größeren Zeitung und machte aus dem Flug in der Badehose einen tollen Bericht. Davon profitierte ich dann bei der Auswahl zu den weiteren Fortbildungs-Lehrgängen.

Thema Wolkenfliegerei

Bei Berichten der Segelfliegerasse von größeren Flügen, las man immer wieder, dass die großen Strecken nur durch Ausnutzung von Wolkenaufwinden gelangen. So hatten wir vor dem Kriege überhaupt keine Hemmungen, wenn wir die Basis erreichten, auch in die Wolke einzusteigen. Wir verließen uns auf die Festigkeit der Flugzeuge und die Möglichkeit, kritische Situationen durch Trudeln, relativ gefahrlos zu beenden. Der Einbau von "Sturzflugbremsen", wie wir die Störklappen nannten, gab uns Vertrauen und Mut, ohne Ausbildung am Doppelsteuer außergewöhnliche Flugzustände zu üben. Dazu gehörten Loopings, Turns, Männchen, und natürlich Trudeln.

Ein tolles Erlebnis hatte ich 1938 bei einem Überlandflug von Darmstadt nach Karlsruhe. Als Flugzeug hatte ich die Aachener Konstruktion FVA 13. Dieses Flugzeug hatten wir gut instrumentiert. Zu den üblichen Standartgeräten gehörte ein Wendezeiger und vor allem ein "Sperry", ein künstlicher Horizont. Es war eines von 4 deutschen Segelflugzeugen, die für die Olympiade 1940 zur Auswahl kommen sollten. (Dieses Rennen gewann aber in Rom die DFS-Meise)

Ich startete also auf dem Griesheimer Sand mittels F-Schlepp und flog zwischen Rhein und Bergstr. nach Süden. Links zogen die Winzerstädtchen, Seeheim, Benzheim und Heppenheim vorbei, wo wir öfters bei billigen Viertele einkehrten, (wenn wir grad einige Mark lose hatten).

Über Mannheim stieg ich bei 1700m in einen großen Kumulus ein. Von ca 3 m/s sprang das Vario 5-6 m/s. Die FVA13 ließ sich gut steuern, zumal ich keine große Böigkeit antraf. Bei 2800m kam ich oben, seitlich heraus und wunderte mich, dass der Horizont und alle Wolkenformationen schräg in der Gegend standen. Es dauerte eine ganze Weile bis ich begriffen hatte, dass mein Flieger schräg lag und sich die Mutter Erde in dieser kurzen Zeit nicht verändert hatte. Auch bei späteren Wolkenflügen beeindruckte mich am meisten die absolute Einsamkeit, die sich bei Flügen ohne Erdsicht einstellt.

Segelfliegen in den Alpen

1966 fuhren Hanser Groß und ich mit unsern Frauen zu einem Segelflieger Urlaub nach Zell am See. Wir hatten die Vereins K6 dabei und wollten die Berge kennenlernen.

Der Leiter der Alpenfliegerschule, Guido Eichleitner, blätterte in unseren Flugbüchern und sagte: "Fliegen könnt's ja, geht's halt net so dicht an die Felsen ran!" Das war unsere Alpeleinweisung. Wir tasteten uns vorsichtig an die Berge heran und stellten schnell fest: je dichter am Berg, desto schneller geht's auf!

Einen Flug werde ich nicht vergessen. An einem Nachmittag schleppte mich die Piper zu den "3 Brüdern". Die Luft war ruhig und unter 1000m ließen einem die Zeller Kameraden nicht gerne frei. Nicht zuletzt wegen der Schleppgebühren. Der Schlepper flog stur auf einen Einschnitt von 2 der drei Brüder zu. Mir wurde es langsam ungemütlich, weil die Bäume und Büsche immer deutlicher wurden. Aber der Kollege war ja noch 50m vor mir und würde schon wissen was er macht. Meine Hand hatte längst den Auslösegriff umklammert. Endlich, ein kurzes wackeln und schon fiel die Pieper in einem steilen Abschwung nach unten. Als Flachlandflieger war mir die Nachbarschaft mit Felsen, Büschen und Bäumen nicht ganz geheuer. Die K6 lag steil im Kreis, vom Hang weg etwas flacher. Das Vario pendelte zwischen 2 und 5 m/s! Nach oben gab es mehr Luft und ich konnte einen Rundblick wagen. Die Spitzen der drei Brüder liegen ca 1500 m über dem Talboden von Zell am See. Der Aufwind trug mich noch einige hundert m höher.

Vor mir der Großglockner in einer unwahrscheinlichen Beleuchtung. daneben die Kette der Venediger mit vielen Spitzen über 3000m. Das Kitzsteinhorn mit seinen Stauseen für das Kapruner Kraftwerk lag zum greifen nah!

Dieser Flug ließ mich die Kräfte erahnen, die die Sonne entwickelt, wenn sie beinah senkrecht auf die Bergflanken fällt und diese aufheizt. Ich erlebte bewußt, was einem so ein paar richtig geformte Sperrholzplatten, etwas Lack, und Stoff, verbunden mit Fluggefühl, für Wunder erschließen können. Für mich ist das Fliegen in den Bergen das Schönste, was der Segelflug uns bieten kann. Nirgends erlebt man den beinahe lautlosen Flug so intensiv, wie beim "hautnahen" gleiten entlang der Bergflanken und Felsschluchten. Der eine Flügel ist dicht am Berg, der andere hat viel Luft unter sich. Eine kleine Bewegung am Knüppel und schon schießt man in's Tal hinaus.

Bis heute hatte ich 5 oder 6 mal Gelegenheit in den Bergen zu fliegen. Einige Besuche in Scharnstein waren oft verregnet, um so erfolgreicher waren die guten Tage. Bei den Flügen in und um das Tote Gebirge beeindruckte mich, wie treffend die Bezeichnung für diese Felsenlandschaft gefunden wurde.

Da waren die Flüge nach Bad Ischl und einmal weiter bis Zell am See, am Tennengebirge vorbei, von einer ganz anderen Art. Die ganze Gegend gab sich freundlicher und leichter, geradezu heiter. Vielleicht hing das aber auch damit zusammen, dass es kaum thermische Probleme gab.

Ein Garant für die sichere Heimkehr war für mich immer der Traunstein über dem gleichnamigen See. Auf dem Wasser sah man schon von weitem die Segelboote, auf der Bergspitze einsame Wanderer, oft noch im Schnee, und wir mit unseren weißen Vögeln über all denen da unten.

Wer sollte sich da nicht wie ein König fühlen!

Besser könnte man eigentlich einen Lebensbericht gar nicht abschließen, wenn da nicht noch so viel zu sagen wäre, zum Beispiel dass Hans Leipner (Jahrgang 1917) noch heute so aktiv ist und Vorträge hält im Senioren Club z.B. Thema: "Segelfliegen ein Senioren Sport?" Dass er nicht einseitig geworden ist zeigt, dass er auch Märchen schreibt für seine 2 Urenkel. Es sind sehr hübsche Märchen die, (wen wundert es?) alle irgendwie mit dem Fliegen zu tun haben, wenn zum Beispiel zu Hühnchen und Hähnchen auf den Hof die Wildgänse kommen die viel besser fliegen, so dass Hühnchen und Hähnchen das gerne lernen wollen. 3 von diesen Märchen sollen im neuen erweiterten Segelflugmuseum auf der Wasserkuppe in einer Kinderecke auf Tonband verwendet werden.

Von seiner Frau, der Inge, weiß man nicht so viel. Zum 75. Geburtstag (das ist auch schon wieder lang her dichtete sie sehr treffend):

In`s Altersheim ginge er wirklich nur dann,
wenn ein Landeplatz wäre, gleich neben dran
und ein Dach für Hornet und Mercedes
schließlich schafft er sein Pensum nicht per pedes.
Ich glaube für ihn konnt's nicht's besseres geben
als hier in Sindelfingen zu leben.
Hier war seine Kindheit und Jugendzeit auch,
hier lernte er Fliegen und Flugzeug baun auch.

Berlin war ein Durchgang, wenn auch sehr wichtig,
denn dort fand er mich und ich bin für ihn richtig -
denn eines weiß ich ganz genau,
der Untermann ist immer die Frau,
die ihm die Kraft gibt für solch reiches Leben -
drum laß ich mich jetzt gleich mit hochleben!

Denn ich muß auch sagen, widersprecht mir nicht,
die Fliegerfrau übt oft Verzicht,
ganz einfach, weil sich die Planung bei uns nach dem Wetter richt -
und wer nicht plant zur rechten Zeit,
muß immer nehmen was übrig bleibt.

Du hast Dir's verdient und wie sich's gehört
wirst du heute von allen Seiten verehrt
Ich wünsche uns, dass es noch lange so bleib!
Recht herzlichen Glückwunsch
von deinem Weib.