



### Der Vorsitzende hat das Wort

*Liebe Heeresflieger  
und Freunde des Heeresflieger!*

Als ich Mitte des vorangegangenen Jahres die Nachfolge von Herrn Brigadegeneral a.D. Bernhard Granz als Vorsitzender des Dachverbands der Gemeinschaft der Heeresflieger (GdH) übernommen hatte, war mir diese ehrenvolle Aufgabe auch zuvor schon als Herausforderung bekannt; ich war schließlich bis dahin General der Heeresfliegertruppe (GenHFlgTr).

Warum eine Herausforderung?

Vorsitzender einer Organisation zu sein, die keinen Rechtscharakter nach dem Vereinsrecht hat, somit auch keine juristische und finanzielle Verantwortung, das müsste doch eine geradezu „royale“ Aufgabe sein - wenn nicht der in der Satzung des Dachverbands der GdH formulierte Zweck – und dies zu Recht – den Dachverband als Spitzenorganisation der Örtlichen Gemeinschaften der Heeresflieger die Förderung der Verbindung zwischen aktiven und aus dem Dienst ausgeschiedenen Angehörigen der Heeresfliegertruppe als wichtigste Bestimmung auferlegte.

So simpel sich das anhört, so schwierig ist es auch!

Heeresflieger sind im tiefsten Herzen Freigeister, Individualisten. Gerade die „pilots“, wen wird es wundern, sind alles andere als den hierarchischen Rahmenbedingungen ihrer „begnadeten“, zumindest unstrittigen fliegerischen Befähigung zugeneigt (ich war selbst bis zum Schluss einer).

Vorgaben von außen, von oben, fast als „Einmischungen“ empfunden, sind nicht sehr beliebt.

Was im dienstlichen Rahmen noch gut beherrschbar, geradezu truppengattungsspezifisch und stilprägend ist, zeigt sich im Lichte einer selbstgewählten Gemeinschaft, also einer Örtlichen GdH, oftmals signifikant darin, doch lieber in Ruhe gelassen zu werden.

Man will sich hier im bekannten Kreise untereinander treffen, miteinander erzählen und einfach ein paar schöne Stunden erleben. „Nix gegen zu sagen“ (sagt der Norddeutsche).

Was die Truppengattung aber so aktuell macht, wohin die Entwicklung geht – das nimmt man eher lieber aus der Entfernung

zur Kenntnis (siehe Info-Veranstaltung GenHFlgTr 2017: 4 Vertreter von 10 Örtlichen GdH nahmen teil). Der Vergleich hinkt natürlich, aber weit im Osten würde man sagen „Russland ist weit und der Zar ist fern“.

Ob darüber hinaus auch noch aktive Heeresflieger zur Gemeinschaft gehören, nicht nur Ehemalige – na ja gut, wenn einer will, ok, willkommen. Aber aktiv dafür werben?

Ein gewisses Verständnis lässt sich dafür sicherlich aufbringen. Die Jahre des Dienstes, die hinter einem liegen, waren lang. Und als Aktiver hat einen der Dienst ohnehin jeden Tag noch genug im Griff.

Nachvollziehbar – wenn nicht im Namen der GdH das Wörtchen „Gemeinschaft“ steckte und sich dieses bei näherer Betrachtung sicherlich nicht nur einen rein lokalen Bezug und Sinn aufweist. So, wie auch das Wort Dachverband keine hierarchische Pyramide symbolisiert, sondern eben nur ein Dach, das verbinden soll.

Kurz: Das „Heer“ der Individualisten, das Heeresflieger zweifellos darstellen, sollte es sich gefallen lassen, dass sich jemand darum sorgt, dass die über den Dienst hinausreichende Gemeinschaft nicht am jeweiligen Standort endet, ob aktiv oder ehemalig, sondern dass diese Gemeinschaft, gerade weil sie sich mit ihrer aktiven Truppengattung im Dienst der Bundeswehr, in Einsätzen im Bündnisrahmen, in der Katastrophenhilfe und wo auch immer seit Jahrzehnten so glanzvoll bewährt und verdient gemacht hat,

*sondern dass diese Gemeinschaft* überzeugt und mit Stolz auf ihre Beweise gemeinschaftlichen Dienens blicken darf, dass sie sich als bewährte kameradschaftliche Gesamtheit sieht, die weder am Dienstzeitende noch an der Standortgrenze enden darf.

Dies soll keinesfalls das jeweilige Regiments- oder Staffelnbewusstsein unterdrücken. Ganz im Gegenteil.

Aber wenn Heeresflieger, Aktive und Ehemalige gemeinsam, so etwas wie eine „Corporate Identity“ entwickeln, erfahren und bewahren wollen, wofür ja auch mein Nachfolger als General der Heeresfliegertruppe, Brigadegeneral Ulrich Ott, wiederholt überzeugt und eindringlich plädiert, dann müssen sie mit Selbstbewusstsein im besten Sinne dieses Wortes über den jeweiligen Tellerrand auch mal hinwegschauen wollen, sich als Teil einer

# DER VORSITZENDE HAT DAS WORT

größeren Gemeinschaft sehen und sich mit dieser auch identifizieren.

Dass wir in der Heeresfliegertruppe – gerade auch bei den Aktiven, nicht nur bei Ehemaligen – nach 60 Jahren unseres Bestehens, anders als andere Truppengattungen des Heeres oder gar als die Luftwaffe, immer noch erst auf dem Wege zu einer wirklichen Gemeinschaft sind, dürfte meinen Worten zu entnehmen sein.

So lebendig vielfach die Örtlichen GdH sind, so begrenzt lebendig ist diese Gemeinschaft im Verbund, auf Bundesebene, obwohl wir doch beste Voraussetzungen dafür haben.

Wir schreiben seit Jahrzehnten mit unseren Einsatzverbänden und unseren Einsatzkräften eine Erfolgsgeschichte nach der anderen!

Wir haben ein modernes Ausbildungszentrum hoher internationaler Reputation!

Wir haben somit auch ein Zentrum unserer Truppengattung, nicht umsonst oft „Mutterhaus“ genannt!

Wir können also mit der breiten Brust unserer Truppengattung auf unser Wirken und unser Sein schauen!

Auch darauf, was Heeresflieger heute mit begrenzten Mitteln hocheffizient leisten und ganz sicher, mit noch besseren Voraussetzungen, zukünftig weiterhin leisten werden.

Was unsererseits noch fehlt, das ist endlich der erkennbare Schulterschluss von Aktiven wie Ehemaligen in einer wirklichen, einer überzeugenden Gemeinschaft der Heeresflieger.

Sehen Sie sich daher bitte mit dieser, trotz erheblicher Reduzierung von Personal und Material, immer noch großen, erfolgreichen und nach wie vor zukunftssträchtigen Heeresfliegertruppe als Teil der Heeresfliegerfamilie, und seien Sie dann ruhig auch stolz auf diese Gemeinschaft!

In diesem Sinne wird es ein gutes Zeichen sein, wenn Sie als Ört-

liche Gemeinschaften mit Ihren Mitgliedern sichtbar Anteil nehmen an der Feier des **30. Geburtstages des Dachverbands** der Gemeinschaft der Heeresflieger im Rahmen des diesjährigen Bundestreffens in Bückeburg am 2. September.

Dies gilt gleichermaßen im Hinblick auf die Teilnahme von Vertretern der Örtlichen GdH an der Informationsveranstaltung des Generals der Heeresfliegertruppe zwei Monate später im November, um auch hier nicht nur zum weiteren Werdegang unserer Heeresfliegertruppe auf aktuellem Stand zu sein, sondern auch um sichtbar zu machen, dass Sie als Heeresflieger in Ihren Örtlichen Gemeinschaften wirklich an dieser Heeresfliegertruppe und ihrer Gemeinschaft vital interessiert sind.

Ich wünsche Ihnen allen, den Heeresfliegern im fordernden aktiven Dienst wie im verdienten Ruhestand und Ihnen, den Freunden dieser zukunftsweisenden Truppengattung, persönlich wie auch im Namen des Dachverbands der Gemeinschaft der Heeresflieger ein gesundes, ein glückliches und ein erfolgreiches neues Jahr!

Ihr



Uwe Klein  
Brigadegeneral a.D.



## G D H - I N F O - I M P R E S S U M

Herausgeber: Dachverband der Gemeinschaft der Heeresflieger / GdH - Dachverband

Homepage: <http://www.gdh-dachverband.de> # E-Mail: [sonnhof@gdh-bueckeberg.de](mailto:sonnhof@gdh-bueckeberg.de)

Redaktion: • Oberstlt a.D. Klaus Sonnhof (V.i.S.d.P) / Tel. 05722 - 3844 / E-Mail: [sonnhof@gdh-bueckeberg.de](mailto:sonnhof@gdh-bueckeberg.de)  
• Oberstlt a. D. Peter Schlehüfer / Tel. 05724 - 3214 / E-Mail: [Peter.Schlehuefer@gmx.de](mailto:Peter.Schlehuefer@gmx.de)  
• Hptm a. D. Lothar Wellhäußer / Tel. 0571 - 9424043 / E-Mail: [lowell.gdh@gmail.com](mailto:lowell.gdh@gmail.com)

Grafik und Layout: • Hptm Frank Fuhrmann / Tel. 01520 - 1775188 / E-Mail: [frank.fuhrmann@online.de](mailto:frank.fuhrmann@online.de)

**Redaktionsschluss für die Ausgabe 2/2019 ist der 26.03.2019**

Für die GdH-INFO sind stets auch KURZ-Informationen (möglichst mit aussagekräftigem Bild in druckfähigen 300dpi-Format) willkommen!  
Kürzung und Bearbeitung von Beiträgen und Leserbriefen bleiben vorbehalten.

**Vervielfältigungen oder elektronische Übertragungen nur mit Genehmigung des Herausgebers.**

## Liebe Leserinnen und Leser!

Wieder hat die GdH-INFO 16 Seiten! In der Satzung des Dachverbands kann man unter „Zweck des Dachverbands“ lesen: „Er informiert die Örtlichen GdH über Entwicklungen in der Heeresfliegertruppe und bietet ihnen ein Forum der Darstellung ihrer Aktivitäten.“ Nur begrenzt konnten wir in den zurückliegenden Jahren diesen Auftrag erfüllen. Nicht alle Örtlichen GdH haben die GdH-INFO als Forum genutzt. Hier appelliere ich an Sie, nutzen Sie die GdH-INFO, um über das ‚Leben‘ in Ihrer GdH zu berichten. Über Entwicklungen und Ereignisse in unserer Heeresfliegertruppe informiert mit kurzen Darstellungen und Berichten das NACH VORN nunmehr ¼-jährlich im neuen Format für ALLE. Dies dient sicherlich einem besseren Informationsfluss. Nehmen Sie sich die Zeit, die noch relativ aktuellen Informationen darin zu lesen. Wer das NACH VORN nicht in gebundener Form erhält, kann es schon wenige Tage nach Fertigstellung auf der Webseite des GdH-Dachverbands finden. GdH-INFO und das NACH VORN ergänzen sich somit.

Die GdH-INFO wird weiterhin das Forum für die Darstellung der Aktivitäten der Örtlichen Gemeinschaften sein. Darstellungen und Berichte sollten auch hier kurz und informativ – ohne große ‚Lyrik‘ – sein. Aussagefähige, scharfe Fotos sind dabei immer ‚Eyecatcher‘. Aber auch Berichte aus unserer über 60 Jahre Heeresfliegergeschichte – möglichst mit Gegenwartsbezug – wollen wir in der GdH-INFO veröffentlichen. Von unserem verstorbenen Altkanzler Helmut Kohl stammt der Ausspruch „Wer die Vergangenheit nicht kennt, kann die Gegenwart nicht verstehen und die Zukunft nicht gestalten.“ Deshalb wird die GdH-INFO auch immer einen Blick zurückwerfen.

Es muss zum Selbstverständnis unserer Gemeinschaft gehören, mit Stolz auf die Leistungen unserer Heeresflieger gestern und heute - „NACH VORN“ - zu blicken und dies auch in unserer

GdH-INFO mit der erforderlichen, gewinnenden Bescheidenheit zum Ausdruck bringen.

Auch wenn die bisherigen Erfahrungen keine ‚Blaupause‘ für zukünftige sein können, ist es meines Erachtens wichtig, Erfahrung aus der Vergangenheit in die Zukunft einfließen zu lassen. Hierzu können wir, die GdH mit ihrem Sprachrohr der GdH-INFO, beitragen.

Seit 22. November 2018 ist nun unsere Gemeinschaft der Heeresflieger auch Mitglied im Kuratorium Ehrenmal des Deutschen Heeres e.V.. Unser 1. Vorsitzender des Dachverbands der GdH, Brigadegeneral a.D. Uwe Klein, wurde am gleichen Tag zum Beisitzer in das Präsidium des Kuratoriums gewählt.

So war es auch die logische Folge, dass er an diesem 22. November 2018 im Beisein unseres Schirmherrn, Brigadegeneral Ulrich Ott, auch einen Kranz für unsere Gemeinschaft der Heeresflieger an der zentralen Gedenkstätte niederlegte. Anwesend war auch unser ehemaliger Schirmherr Generalmajor Reinhard Wolski.

Wir sind stolz auf unsere Truppengattung, die in Inland- und Auslandseinsätzen Hervorragendes geleistet hat und sollten daher auch selbstbewusst nach außen auftreten. Wir brauchen uns nicht zu verstecken, ganz im Gegenteil, wir müssen uns auch bei solchen Gelegenheiten zeigen; oder wie unser 1. Vorsitzender es formulierte: „Damit hat die Heeresfliegertruppe dort einen noch deutlicheren Fußabdruck!“



Klaus D. Sonnhof, Oberstlt a.D.



## Das Hubschraubermuseum möchte eine CH-53 ins Museum holen!

Autor: Oberstlt a.D. Klaus D. Sonnhof / Bild: Oberstlt a.D. Thomas Mallwitz

Das Museumsteam unter der Führung von Oberstleutnant a.D. „Tom“ Mallwitz und seiner rechten Hand, Hauptmann a.D. Dieter Bals haben sich – im wahrsten Sinne des Wortes – GROSSES vorgenommen. Ein Transporthubschrauber Sikorsky CH-53 soll nach der Ausmusterung ins Museum geholt werden. Oder besser gesagt: hinter das Museum, denn die Ausstellungsräume sind voll. Die CH-53 soll hinter dem Verbindungsgang zwischen dem Glaskubus und Altbau auf Ständern ihren Platz finden. Das ‚Objekt der Begierde‘ steht zurzeit in Faßberg zu Ausbildungszwecken. Bis zu Realisierung dieses Vorhabens sind noch viele Hürden zu überwinden. Die Kosten sind auf rund € 35.000 kalkuliert. Jede Spende sei willkommen, so „Tom“ Mallwitz. Zunächst wirft in der Planung das 31. Hubschrauberforum am 03. und 04. Juli 2019, zudem das Hubschrauberzentrum Experten aus Industrie, Militär und Zivilluftfahrt erwartet, seine Schatten voraus.



## Weihnachten in Kabul (Afghanistan)

Text und Bild: Hauptmann Kai Christoph Meier



Seit 10. Dezember 2018 ist Hauptmann Kai Christoph Meier vom Ausbildungskommando Spezielle Operationen in Pfullendorf zum NATO Resolute Support Headquarter in Kabul (AFG) kommandiert. Er wird als Adjutant des ‚Mission Chief of Staff‘, Generalleutnant Alfons Mais, voraussichtlich

bis Ende März 2019 dort verbleiben. Zwischen den Feiertagen - vor dem Jahreswechsel - schrieb uns Kai Christoph Meier folgende Zeilen:

„Weihnachten haben wir im Rahmen eines gemeinsamen

Abendessens im Wohnzimmer des nationalen Unterstützungselements mit den hier eingesetzten DEU Kameraden begangen. Es wurden die Päckchen des Ministeriums, des DBwV und der Militärseelsorge geöffnet, bevor sich nach etwa 1,5 Stunden ein jeder zurückzog, um den Versuch einer stabilen Videoverbindung in die Heimat zu unternehmen. Leider wurde das eigentlich heitere Ereignis durch die Vorfälle in zwei Kabuler Ministerien mit insgesamt 43 Toten überschattet und uns vor Augen geführt, welchen Preis die afghanische Bevölkerung jeden Tag für die Konsolidierung der Verhandlungspositionen der einzelnen Konfliktparteien bezahlen muss.

Wir hoffen, dass die Kameraden in der Heimat mit ihren Familien ein frohes und besinnliches Weihnachtsfest verbringen durften und wünschen allen einen guten Start in das Jahr 2019!“



Das Bild zeigt die fünf Kameraden des deutschen Unterstützungselements – In der Mitte GenLt Alfons Mais und 2. von links Hptm Kai Christoph Meier. Die weiteren deutschen Kameraden sind von rechts Oberst i.G. Schulte, OTL i.G. Krull und HptFw Schenck

## Ein bisschen Geselligkeit zum Jahresende

Text: Hptm a.D. Lothar Wellhäußer / Bilder: Oberstlt „Tom“ Mallwitz

Zum Ende des Jahres hin bekommen nicht wenige Menschen ganz ordentliche Stresszustände: hier ein Weihnachtsessen, da ein Jahresabschluss vom Verein, natürlich kurz noch ein Besuch beim Weihnachtszauber und den vielen anderen Adventsmärkten, dann noch der ‚Einkaufsüberfall‘ der lieben Nachbarn am sog. Westfalentag usw., usw. Diese Tage erfordern ein besonderes ‚Händchen‘, sich all dem entziehen zu können und zur Pflege des eigenen Wohlbefindens die richtigen Veranstaltungen auszusuchen, so z.B. einen interessanten Vortrag im Offizierheim, die Teilnahme am alljährlichen Schießen um den ‚Wanderpokal des Generals der Heeresfliegertruppe‘ im Harrl in Bückeburg oder das Grünkohlessen für Mitglieder und Freunde der GdH.

**Vortrag ‚Flugunfalluntersuchung als Mittel zur Flugunfallverhütung – Am 01. November machte sich Oberstleutnant a.D. Ernst Kutzbach** von Hennef bei Bonn auf den Weg nach Bückeburg, um von seinen Erfahrungen als Dezernatsleiter bei der Untersuchung von 49 Flugunfällen zu berichten. Ein hochinteressanter Vortrag, nicht nur für Mitglieder der GdH und allemal geeignet, auch die Ausbildung von Luftfahrzeugführern, Flugsicherungspersonal und auch technischem Personal zu bereichern.

**Pokalschießen der GdH Bückeburg –** Manch einer, der sich am Nachmittag des 22. November an der gemütlichen Theke im Schießstand ‚Harrl‘ eingefunden hat, denkt noch mit Grausen an die gefühlte Ewigkeiten zurückliegenden dienstlichen Schießveranstaltungen zu diesen Jahreszeiten in Cammer zurück: kalt, nass, über Stunden herumstehen und frieren, im Liegen schießen, schmutzig werden. Das GdH-Schießen im Harrl, wie schon die Jahre zuvor vortrefflich organisiert von unserem über 82-jährigen, und noch immer topfiten Hptm a.D. Klaus Stark, ist damit natürlich nicht zu vergleichen. Dort konnte man lange nicht mehr gesehene Kameraden treffen, Geschichten und Erfahrungen austauschen, über einst ernsthafte Ereignisse heute lachen, zusammen ein Gläschen trinken. Und dann natürlich zusammen schießen: 2 mal Luftgewehr 50 m, einmal davon auf die Rückseite der Zielscheibe, Luftgewehr 100 m und Kleinkaliber 100 m, jeweils 10 Schuss. Der Ehrgeiz, möglichst die ‚Zehn‘ zu treffen, war überall zu spüren. Die Ergebnisse fielen erwartungsgemäß unterschiedlich aus, das Soldatenleben ist schließlich auch schon etwas länger her. Nach der Auswertung dann die mit Spannung erwartete Siegerehrung. Der ‚Glückspilz des Jahres‘, der Schütze mit dem besten Ergebnis auf die umgedrehte Zielscheibe, **Hauptmann a.D. Manfred Arndt**, durfte eine Flasche edlen Sekt entgegennehmen. Der Wettbewerb um den Wanderpokal des Generals der Heeresfliegertruppe wurde in einem Stechen entschieden – jung gegen alt, aktiver Soldat gegen Pensionär, **Oberstleutnant Michael Wasser gegen Stabsfeldwebel a.D. Hans-Joachim Thiemann**.



Ein Ring brachte die Entscheidung zugunsten von Hans-Joachim Thiemann, der dann auch vom Kommandeur der Lehrgruppe B – in Vertretung des wegen anderer Termine abwesenden Kommandeurs des IHTC – den begehrten Pokal überreicht bekam.

Beim anschließenden Herumreichen des Prunkstücks fiel dem sorgfältigen Betrachter auf, dass es bei unserem jährlichen GdH-Schießen so ähnlich ist wie bei der Verleihung der Meisterschale in der 1. Bundesliga: bestimmte Kandidaten sind verdächtig häufig eingraviert. In unserem Fall sieht man den Namen des diesjährigen Empfängers an mehreren Stellen der inzwischen langen Liste. Er kann es eben. Im Anschluss erwies sich unser Schatzmeister, Oberstleutnant a.D. Peter Schup, als perfekter Caterer.

Typische ‚Männerspeisen‘ wie warmer Leberkäs mit süßem Senf, verschiedene Brotsorten mit Leberwurst, Schmalz, leckere Brötchen warteten darauf, abgeräumt zu werden.

Alles in allem – ein gelungener Nachmittag.





**Traditionelles Grünkohlessen am 05.12. im Offizierheim der Jägerkaserne.** – Es ist nicht leicht, in unserer verwöhnten Gesellschaft zum Ende des Jahres noch einen kleinen Höhepunkt im Veranstaltungskalender zu platzieren. Aber mit etwas Glück und viel gutem Willen kann dies gelingen. Die Anmeldezahlen und auch die Zusammensetzung der Gäste waren vielversprechend, die Absprachen mit den Verantwortlichen in der OHG stimmten positiv. Gut gelauntes Servicepersonal und ein festlich vorbereiteter Saal versprachen die Erwartungen der Gäste auf einen schönen Abend zu erfüllen.

Dank. Ich glaube, wir können uns glücklich schätzen, ein so gut funktionierendes Offizierheim in Bückeburg zu haben. Die langsam anschwellende Geräuschkulisse ließ vermuten, dass das Getränkeangebot der OHG an diesem Abend ebenfalls den Vorstellungen der Gäste entsprochen hat.



Es gab interessante Gespräche über Gott und die Welt – wenig über in der Vergangenheit geschlagene Schlachten oder begangene Heldentaten. Dem Durchschnittsalter angemessen verabschiedete man sich natürlich weit vor Mitternacht, aber – da lehne ich mich ein bisschen aus dem Fenster – sicherlich mit dem festen Willen, bei der nächsten Veranstaltung wieder dabei zu sein.



In seiner einleitenden Begrüßungsrede, in der er besonders den Gast mit der weitesten Anreise – Hauptmann a.D. Manfred Hampel aus Marburg - erwähnte, sprach der 1. Vorsitzende, Oberstleutnant a.D. Klaus Sonnhof, kurz die Entwicklungen und auch Veränderungen in der GdH im ablaufenden Jahr 2018 an und drückte die Hoffnung aus, dass sich u. a. die Veränderung in der Führung des Dachverbandes positiv auf die weitere Entwicklung unserer Gemeinschaft auswirken möge. Die im Anschluss servierte Suppe schmeckte köstlich, machte Appetit auf das gekonnt, liebevoll und appetitlich angerichtete Grünkohlbuffet. Man muss weit laufen, will man es besser sehen. Überflüssig zu erwähnen, dass alles nicht nur gut aussah, sondern auch wirklich toll geschmeckt hat. Dem Koch, dem Servicepersonal und nicht zuletzt der Führung der OHG gebühren Anerkennung und



## Besuch des Rettungszentrums „Christoph18“ in Ochsenfurt

Text / Bilder Oberstlt d. R. Joachim Scheffler

### Gegen die Zeit und für das Leben: ADAC-Luftrettungszentrum Christoph 18 Ochsenfurt

Die ersten Kameraden der GdH Niederstetten waren an diesem 19. September gerade am Luftrettungszentrum (LRZ) eingetroffen, als vor ihren Augen der gelbe ADAC-Rettungshubschrauber Christoph 18 in einen azurblauen Spätsommerhimmel über dem Ochsenfurter Greinberg zum Einsatz aufstieg.



Vom Stützpunktleiter der ADAC Luftrettung gGmbH und Piloten des Rettungshubschraubers, Christian Stangl, einem ehemaligen Bell UH-1D Luftfahrzeugführer des Transporthubschrauberregiments 30 wurden die Erkundungsteilnehmer der GdH Niederstetten so mit dem richtigen Eindruck empfangen, denn bei 1.926 Rettungseinsätzen im Jahr steht die Airbus Helicopters EC 135 P2+ nicht oft auf ihrem fahrbaren Podest vor dem Hangar.

### Nahezu vier Jahrzehnte Luftrettung im südlichen Unterfranken

Seit 31. Juli 1980, mit Unterbrechung während erforderlicher gewordener Umbauarbeiten am LRZ im Jahr 2012, besteht diese Luftrettungsstation. Zunächst unter Trägerschaft des ADAC, ein Jahr später folgte dann der Bundesgrenzschutz, 1996 die Deutsche Rettungsflugwacht und seit 2011 betreibt die ADAC-Luftrettung den Flugdienst neben der Main-Klinik in Ochsenfurt. 18 RTH\*-Notärzte, Fachärzte für Anästhesie mit dem Prädikat „Notfallmedizin“ leisten abwechselnd Dienst in dieser Ochsenfurter Luftrettungsstation.

Grundsätzlich besteht die Besatzung der Maschine aus dem Piloten, einem Notarzt und einem Rettungsassistenten. Piloten sind angestellte Vollzeitkräfte bei der ADAC-Luftrettung gGmbH. Ärzte aus Würzburger- sowie Ochsenfurter Kliniken und Praxen, Rettungsassistenten, jeweils zur Hälfte vom Bayerischen Roten

Kreuz und vom Malteser-Hilfsdienst, versehen mit ihnen zusammen den Dienst in der Einsatzzeit von 07.00 Uhr bis zum Sonnenuntergang.

Im Sommer beträgt die Dienstzeit 15,5 Stunden. Neben dem Anbau von technischen Räumlichkeiten und medizinischem Lager machte das auch den Bau eines umfangreichen Sozialtraktes mit persönlichen Ruheräumen erforderlich. 1,7 Millionen Euro wurden insgesamt, auch für die technische Anpassung des Hangars, investiert. Der Standort des Hubschraubers musste damals vorübergehend an den nahegelegenen ehemaligen US-Militärflugplatz Giebelstadt verlegt werden. Seit dem 15. Januar 2013, nach zweijähriger Renovierungszeit, fliegt Christoph 18 wieder von Ochsenfurt aus.

### Immer im Wettlauf gegen den Sekundenzeiger

Das Bayerische Staatsministerium des Innern ist die oberste Rettungsdienstbehörde in Bayern, Aufgabenträger ist der Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung Würzburg (Main-Spessart - Kitzingen - Würzburg), der momentan eine Besetzung 24/7 der Luftrettungsstation noch nicht für erforderlich erachtet.

D-HXAD wird über die Integrierte Leitstelle Würzburg angefordert, ist in 2 Minuten nach der Alarmierung in der Luft und erreicht in seinem Einsatzgebiet das vom Baden-Württembergischen Schwäbisch Hall bis Bad Kissingen und von Nürnberg bis Aschaffenburg reicht, jeden Punkt in nur 15 bis 18 Minuten. Primärzielklinik ist die Universitätsklinik Würzburg, in zweiter Linie werden weitere Krankenhäuser in Aschaffenburg, Schweinfurt, Schwäbisch Hall, Nürnberg, Erlangen und Bad Mergentheim angefliegen.

Zur Prävention traumatisierender Begleitumstände bei Einsätzen verfügen Rettungskräfte und Piloten über Angebote sowie für den Bedarfsfall Regelungen und Verfahren. Wesentliche, präventive Instrumente sind die bewusst ständige, gegenseitige Wahrnehmung und Beobachtungen im Team.

Vergleichend, im Sinne eines Resümees unserer Besuche beim SAR-Kommando Niederstetten und der ADAC-Luftrettung in Ochsenfurt, kann man eigentlich nur sehr wenig zusammenfassen. Zu groß sind die Unterschiede im eigentlichen Aufgabenspektrum. Als bedeutsamsten Unterschied stellte unser Gastgeber jedoch heraus, dass die Crew grundsätzlich mit einem Arzt „ausrückt“ und somit der Patient schnellstmöglich eine fachmedizinische, ärztliche Versorgung, sowohl in entlegenen Gebieten als auch in Großstädten erhält. Denn trotz der dortigen räumlichen Nähe zu Kliniken, ist die Verkehrsdichte in Innen-



städten ein Handicap für Rettungsfahrzeuge. Schnelle notärztliche Hilfe garantiert auch in diesen Fällen die Luftrettung.



Vor Christoph 18: links Dieter Menth, rechts Christian Stangl

Stabshauptmann Dieter Menth, der 2. Vorsitzende der GdH Niederstetten, bedankte sich mit einem Wein-Präsent für den informativen Vortrag, die höchst interessanten Einblicke in die zivile Luftrettung und die vielfältigen Eindrücke rund um die ADAC-

Luftrettung beim Referenten, Christian Stangl, noch schnell bevor alle nach draußen drängten, denn nach mehreren Folgeinsätzen setzte gerade Christoph 18 auf der Landeplattform auf.

Am Objekt selber gab es dann für Fachmänner und -frauen noch Vieles zu bestaunen und zu erfragen.



\*(RTH = Rettungs-Transport-Hubschrauber)

## Transporthubschrauberregiment 30 wieder komplett mit „2 Kommandeuren“!

Text / Bilder Oberstlt d. R. Joachim Scheffler

Am ersten Donnerstag im November, der nicht Feiertag ist, so bestimmt es die Tradition, wird dem Kernelement der Öffentlichkeitsarbeit am Standort Niederstetten, bildlich gesprochen, die Krone aufgesetzt und

### **Kommandeur Oberst Peter Göhringer gibt das Zepter aus der Hand.**

In diesem Jahr waren 350 Gäste, Spitzen aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung, Gesellschaft, Bevölkerung, Prominenz sowie kirchliche Würdenträger, Vertreter aus umliegenden, aber auch ferneren Standorten und militärische Abordnungen befreundeter Nationen eingeladen worden um der feierlichen Amtseinstellung mit Übergabe dieser Insignie an einen Vertreter aus diesem Kreis den würdigen Rahmen zu verleihen.

Der Kommandeur des Niederstettener Transporthubschrauberregiments verdeutlicht damit die Bedeutsamkeit der Verbundenheit des Standortes und seiner Soldaten zur Region. Mit großer Spannung wird diese jährlich stattfindende Proklamation des neuen *Tauberfränkischen Kommandeurs* erwartet und die strikte Geheimhaltung der Entscheidung hat bislang bei den 16 Vorgängern des künftigen Würdenträgers stets für Über-

raschungen gesorgt, so viel sei vorab schon verraten.

Aber der Reihe nach:

Bereits im Eingangsbereich erwarteten die Besucher, neben herbstlichen Ausschmückungen, abwechslungsreich gestalteten Wandzeitungen, Fotografien und Objekten im Zusammenhang zum diesjährigen Themenkreis - SAR - : Wrackteile verunglückter Zivilmaschinen, Ausrüstungsgegenstände und technische Exponate aus den SAR-Hubschraubern. Zwei im einseharen Außenbereich platzierte SAR-UH-1D aus der 7. Staffel bildeten zu den langen Tischreihen in der Halle 8 einen eindrucksvollen und sehr präsenten Hintergrund.

Nach seiner Begrüßungsansprache hob Oberst Göhringer hervor, dass nach dem Hauptfocus des letzten Jahres - der Einsatz in Mali - die diesjährige Themenwidmung des Tauberfränkischen Abends der neuen Aufgabe am Standort, „Search and Rescue“ und der 7. Staffel des Regimentes gewidmet ist. Mit kurzer Vorstellung des beauftragten Referenten, Major Marcus Preuss, Flight Leader SAR, begann der informative und reich bebilderte Vortrag „Search and Rescue - Der Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr“.



Die aufmerksame Zuhörerschaft wurde in besonders verständlicher Weise in eine „ferne Welt“, bestehend aus internationalen Verträgen zur Luftfahrt, technikhistorisch bedingten Innovationsstufen zu Ausstattungen und Luftfahrzeugmustern entführt, ebenso wie in Organisationsformen der Luftrettung und dem besonderen, zwischenstaatlich geregelten Auftrag zur Bereithaltung von Mitteln und Verfahren zur Suche und Ortung von vermissten Luftfahrzeugen sowie der Rettung von Besatzung und Passagieren.

Mit Impressionen aus der vergangenen Amtszeit, dem Resümee aus Inspizierungen, Truppenbesuchen und vielen Gesprächen mit Angehörigen des Standortes Niederstetten, einem sehr beeindruckenden Tiefflug im NH90, dem Besuch der Verteidigungsministerin Dr. Ursula von der Leyen beim Transporthubschrauberregiment 30 am 20. August 2018 sowie seiner Besichtigungsreise zu Airbus Helicopters Deutschland in Donauwörth verabschiedete sich der scheidende Tauberfränkische Kommandeur, MdB Alois Gehrig, von „seinen“ Soldaten.



Zwei Kommandeure, Oberst Peter Göhringer überreicht das Abschiedsgeschenk, ein Helmvisier mit persönlicher Widmung, an MdB Alois Gehrig.

Gemeinsam, mit deftiger Mahlzeit - Schweinshaxe mit Kraut - gestärkt, ging es nun mit großen Schritten dem Höhepunkt des Abends entgegen, der entscheidende Augenblick war jetzt gekommen.

### Tauberfränkischer Kommandeur meets 'Anneliese' - glückliches Wiedersehen nach Jahrzehnten -

Oberst Göhringer fügte die Verpflichtung und die Übergabe des Kommandeurszepters unmittelbar der Entpflichtungszeremonie an und hieß Privatdozent Dr. med. Mathias M. Borst, Chefarzt der medizinischen Klinik im Caritas Krankenhaus Bad Mergentheim, als 17. *Tauberfränkischen Kommandeur* des Standortes herzlich willkommen.

162 SAR 71-Einsatzflüge, vornehmlich in und um Hamburg, als Notarzt beim Lufttransportgeschwader 63 Hohn während seiner aktiven Dienstzeit, dürfen einerseits als verbindende Elemente zur 7. Staffel des Regiments gesehen werden, anderer-

seits haben sie die jetzige Berufung zum Tauberfränkischen Kommandeur, wie bereits erwähnt, vorgezeichnet. Im Kontext mit der thematischen Verknüpfung des Abends verwunderte es wohl niemanden, dass ins Ehrenamt für das kommende Jahr dieser Flottillenarzt der Reserve verpflichtet wurde.

Beim anschließenden „Presse-Foto-Shooting“ mit allen anwesenden, ehemaligen *Tauberfränkischen Kommandeuren* und einer Tauberfränkischen Kommandeurin vor einer UH-1D SAR hielt, wie so oft, das Leben dann noch eine besondere Überraschung bereit.



Oberst P. Göhringer inmitten ehemaliger Tauberfränkischer Kommandeure; links von ihm mit Zepter, Dr. Mathias Borst, rechts daneben der Vorgänger MdB Alois Gehrig

Denn anhand der Ziffern des Luftfahrzeugkennzeichens stellte sich heraus, dass hier am Standort eine ehemalige SAR-71 Maschine eingesetzt ist. Jahrzehnte nach der Dienstzeit, Mitte der 80er Jahre, gab es ein unerwartetes Wiedersehen für Dr. Borst mit „seiner“ Anneliese. Liebevoll war dieser Rettungshubschrauber von Besatzungen und der hanseatischen Bevölkerung mit diesem klangvollen Namen bedacht worden.

Festzuhalten ist, dass die Heeresflieger in Niederstetten ohne Zeitverzug, wie in den vergangenen 16 Jahren auch, weiterhin erfolgreich von zwei Kommandeuren geführt werden.

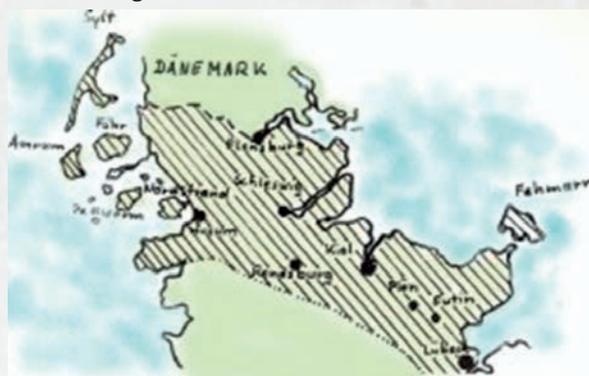
Nur neun Tage später haben alle Akteure eine weitere Herausforderung mit Bravour „gestemmt“, denn zum Abend der Ehemaligen waren 400 Soldaten, Ehemalige und viele Gäste der Einladung auf den Flugplatz gefolgt, um ebenfalls über die Aktivitäten des vergangenen Jahres informiert zu werden. Zum SAR-Vortrag bestand Einigkeit darüber, dass den Heeresfliegern etliche Neuigkeiten ins Haus „gefollert“ sind, beim kulinarischen Teil herrschte zufriedene Übereinstimmung mit Dank und Anerkennung des Kommandeurs an alle, die zum großartigen Gelingen beigetragen haben. In den späten Abendstunden bot sich bei bester Stimmung und kühlen Getränken viel Gelegenheit zur fröhlichen Auffrischung alter Geschichten und vergangener Erlebnisse. Es galt, die Zeit zu nutzen, denn Tauberfränkischer Abend und Abend der Ehemaligen ist halt nur einmal im Jahr!

Vor 40 Jahren

Text: Oberstlt a.D. Klaus D. Sonnhof / Bilder: Hamburger Morgenpost



Zu Jahresbeginn 2019 Schneechaos in den bayrischen Alpen. Schneelawinen und Schneebruch gefährden Menschenleben. Da werden Erinnerungen wach. Können Sie sich noch an die Schneekatastrophe vom Silvester 1978/79 erinnern, die ganze Landstriche im Norden Deutschlands erfasste? Zur Jahreswende 2018/2019 wurde mir wieder bewusst, dass es nun schon genau 40 Jahre zurückliegt, dass wir damals zunächst mit einer CH-53 des Heeresfliegerregiments 15 aus Rheine-Bentlage im Schneechaos in Schleswig-Holstein (SH) im Einsatz waren. Wenige Tage später kamen weitere CH53 dazu. Darüber später. Es ist wenig über diesen Einsatz mit CH53 bekannt. Zunächst jedoch, wie kam es zu dem Schneechaos? Häufig misst man den Grad von Katastrophen nur an der Zahl der Toten und der Gesamtsumme der materiellen Schäden. In dieser Beziehung war das Tief „Lothar“ für Deutschland sicherlich gravierender. Am Jahresende 1978 wurde von der Schneekatastrophe das gesamte öffentliche Leben in Schleswig-Holstein, insbesondere in Ostholstein lahmgelegt und niemand konnte sich dem entziehen. Auf Straßen und Schienen lief in diesen Regionen nichts mehr, 60 Ortschaften waren von der Umwelt abgeschnitten, in zahlreichen Landkreisen wurde Katastrophen-



alarm ausgerufen, auf den Straßen – wo noch befahrbar - wurde ein striktes Fahrverbot ausgesprochen. Menschen waren mitten auf der Strecke in Not geraten waren, z.T. mit Todesfolge durch Erfrieren. Die Bevölkerung musste an einigen Orten in Ostholstein für mehrere Tage mit dem Lebensnotwendigsten versorgt werden – dies war in jenen Tagen nur möglich aus der Luft.

Worin bestand meteorologisch die damalige Wetterkatastrophe?

Eisige, trockene Luft aus Skandinavien und feuchte Warmluft aus dem Rheinland trafen über der Ostsee aufeinander. „Eine sehr ungewöhnliche, seltene Wetterlage“ stellten die Meteorologen fest. Es war die unheilvolle Kombination von ergiebigem Schneefall, anfangs auch gefrierendem Regen, und anhaltend starkem Wind, teilweise Sturm, der die Schneemassen zu mehrere

Meter hohen Verwehungen auftürmte. Allein schon die mittleren Schneehöhenangaben lassen uns angesichts der sonst üblichen Schneeverhältnisse erschauern: In der Stadt Schleswig wurde am Jahreswechsel 1978/79 eine mittlere Schneehöhe von 60 cm gemessen, eine Schneehöhe, die seit Beginn der Schneemessung 1931 dort noch nie und auch später



nie mehr festgestellt wurde. Zu den schwerwiegenden Auswirkungen gehörten neben den riesigen Schneeverwehungen und gefrierendem Regen auch Schäden durch die damalige Sturmflut an der Ostseeküste. In Flensburg, Kiel und Lübeck standen Straßenzüge unter Wasser und vereisten. Bis zum Mittag des 28. Dezember 1978 setzte bei Temperaturrückgang im Norden und in der Mitte Schleswig-Holsteins sowie an der mecklenburg-vorpommerschen Küste mäßiger Schneefall ein, teilweise vorher mit gefrierendem Regen. Aus dem zunächst dichten Schneegestöber, das nach und nach das ganze Land überzog, wurde ein ausgewachsener Schneesturm, der mit bis zu Windstärke 10 wütete und bis Silvester andauerte. Der gefrierende Regen erzeugte an Elektro-Freilandleitungen eine erhebliche Eislast, die in Kombination mit dem zunehmenden Wind teilweise zum Reißen der Leitungen führte, mit der Folge, dass im Bereich Schleswig-Flensburg bei etwa 0°C plötzlich ganze Ortschaften ohne Stromversorgung waren. Während es in der Nähe der Front teils noch regnete, teils bei Temperaturen bis etwa -5°C (!) gefrierenden Regen gab, schneite es nordwärts verbreitet weiter. In Schleswig stieg die Schneehöhe von 15 cm am Morgen auf etwa 30-35 cm am Abend. Der mit dem Schneefall verbundene starke Ostwind ließ dort gleichzeitig die Schneeverwehungen weiter stark anwachsen. Am Morgen des 29. Dezember 1978 wurde deshalb in Schleswig-Holstein, und zwar im Kreis Schleswig-Flensburg, der erste Katastrophenalarm ausgelöst.



Fw Jäger (+) / HFw Galley (+) / Hptm Sonnhof / Olt Hufschmidt

Rheine am 30. Dezember 1978

Samstag am Tag vor Silvester, ein langes Wochenende stand uns bevor, begegneten meine Frau und ich in einem Einkaufsmarkt beim Einkauf meinem damaligen Staffelpkapitän, Major Gerd Möhle (+). Fröhlicher Small-Talk, bis Major M. mich fast beiläufig fragte: "Was haben Sie denn Silvester vor?" Wir wollten das Jahresende damals zuhause mit unserer 3-jährigen Tochter daheim vor dem Kamin erwarten.

Nun, es kam ganz anders. Mein Staffelpkapitän sagte mir in etwa: "Ich muss Ihnen sagen, daraus wird nichts ( mit bedauernden Gesichtsausdruck in Richtung meiner Frau ). Sie verlegen morgen mit einer CH-53 nach ITZEHOE. Dort erhalten sie weitere Aufträge für Flüge im Rahmen der Schneekatastrophe. Die anderen drei Besatzungsmitglieder stehen schon fest" - und er nannte mir die anderen Namen. „Ihren Auftrag erhalten Sie vom OffzFü (Offizier der Führungsbereitschaft), Major Schup.“

Am 31. Dezember - die Wettersituation hatte sich so gebessert, dass einem Flug nach EDCI (Itzehoe) nichts im Wege stand – starteten wir mit der GAR 8500 um 1445a in Richtung Itzehoe und landeten dort um 1600a. Nach der Nachflugkontrolle wurden wir von den Itzehoern freundlich aufgenommen und zur Silvesterfeier ins Offizierheim eingeladen. Natürlich in Fliegerkombi und als Getränk: Mineralwasser. Kurz nach Mitternacht war Bettruhe angesagt, denn inzwischen hatten wir auch unseren ersten Auftrag für den 01.01.1979, den Neujahrstag.

Wir starteten am 01. Januar 1979 um 0900a bei ‚blue sky‘ und knackiger Kälte nach FLENSBURG-Schäferhaus. Dort nahmen wir mehrere Mitarbeiter der Deutschen Bundespost auf, mit denen wir nach NIEBÜLL und DAGEBÜLL an der Westküste von SH flogen. Dort wurden Notstromaggregate verladen und diese dann mit den Mitarbeitern nach Ostholstein in Ortschaften mit sog. Telefonzentren transportiert. Mobilfunktelefone kannte man zu jener Zeit noch nicht. Um einen Notruf abzugeben, brauchte man das Festnetztelefon, aber ohne Strom ging nichts. Und in Ostholstein waren die meisten Orte schon seit dem 28. Dezember ohne Stromversorgung.

Auf unserem Flug in Richtung Ostküste veränderte sich unter uns die Landschaft in eine kaum strukturierte weiße Wüste. Ab und zu ragten Kirchtürme wie Baken aus dem Schneemeer. Einzelne Gehöfte, zu denen keine Straßen mehr führten, verloren sich wie Inseln darin. Diese unendlich weiße Weite vor Augen forderte von uns eine andere Art der Kleinorientierung, als wir sie bisher gewohnt waren. Mitunter sahen wir eine ‚Huey‘ aus Itzehoe am Boden neben einem Hochspannungsmasten. Wir wussten, dort waren unsere Kameraden vom HFlgBtl 6 mit Mitarbeitern der SCHLESWAG unterwegs um Stromleitungen zu reparieren.

Nachdem wir unser Ziel erreicht hatten, suchten wir uns in den entsprechenden Orten nach kurzer gemeinsamer Erkundung mit den Mitarbeitern der Post aus der Luft einen Landeplatz aus, möglichst nahe an dem Telefonzentrum, mitten oder am Rande des Ortes, mitten auf einer Kreuzung. Straßenverkehr gab es ja keinen. Noch im Abflug konnten wir sehen, dass Menschen aus dem Ort dem ‚einsamen‘ Mitarbeiter der Post zur Hilfe kamen, um das Aggregat in die Ortschaft zu seinem Ziel zu ziehen.

Nach ca. 01:45 Flugzeit war unser Flug auf dem Flugplatz des Marinefliegergeschwaders 2 in Eggebek beendet. Eggebek sollte für uns bis zum Ende unseres Einsatzes die ‚Homebase‘ bleiben. Hier wurden wir durch Kameraden der Südstaffel (RWY 01/19) betreut, die es geschafft hatten, sich zu Ihrem Fliegerhorst durch Schneewehen durchzukämpfen.

Hier an dieser Stelle will ich die hervorragende Betreuung durch die Marineflieger hervorheben; ich habe selten eine solche Hilfsbereitschaft und Unterstützung in allen Bereichen erlebt. Das war beispielhafte, gelebte Kameradschaft.

Ich meldete an den OffzFü in Rheine-Bentlage, dass in SH, Land unter sei‘ und noch weitere Unterstützung durch Transporthubschrauber erforderlich seien. Zwischenzeitlich hatte auch der Katastrophen-Gefechtsstand in SCHLESWIG mitbekommen, dass eine CH-53 in Eggebek stand und auf weitere Einsätze wartete. Der Gefechtsstand war mit einem Heeres-



flieger besetzt, Hptm Schütte vom HFlgBtl 6 aus Itzehoe, der uns am Nachmittag weitere Aufträge erteilte: „Da ist eine Schweinezuchtfarm, die Schweine haben kein Futter mehr und knabbern sich schon gegenseitig an, im Orte XY könnt ihr Futter laden und in die Nähe der Schweinezuchtfarm bringen. Die Landung so nah wie möglich, jedoch im notwendigen Abstand, damit die sensiblen Schweine durch den Lärm keinen Herzinfarkt bekommen.“

Die Gebäude der Raiffeisengenossenschaft im Orte XY hatten wir schnell gefunden, unsere 8500 schnell mit dem Schweinefutter beladen, aber das Gehöft in der Nähe von...zu finden?



Straßen waren nicht zu erkennen, der Schnee hatte sich an den Knicks angehäuft, Kleinorientierung mit unserer Karte 1:250000 war aus der Luft ein Glückspiel.

Apropos, zu der Thematik der Schneeverteilung (Schneeverwehungen an den Knicks) sagte uns ein Bauer mit hintergründigem Humor: „Jaja eigentlich haben wir nur ein Verteilungsproblem, auch die Gewerkschaften haben dies bisher nicht lösen können!“

Wir sahen uns gezwungen, auch einmal zwischenzulanden und einen Bauer zu fragen, wo denn das Gehöft von dem ....liege. Unser Eindruck, dort kennt jeder jeden, erwies sich als richtig und half uns natürlich weiter.

Nach Landung in der Nähe des Schweinezuchtbetriebes stampfte der Inhaber mit 2 Mitarbeitern auf uns zu und entlud, seine Bestellung'. Als wir nahezu alles entladen hatten, fragte der Schweinezüchter uns auf Platt, was sich in etwa so anhörte: "Von wekke Moohlen hävt ihr denn düssee Futter?" Ich beantwortete ihm seine Frage: "Von der Mühle in XY." Seine Reaktion: "Van der Möhl nehme ick keen beten" und stampfte davon. Man konnte die Schweine laut quieken hören. Nebenbei: Auch die Kühe schrien. Sie sind es gewohnt, mit einer elektrischen Melkmaschine gemolken zu werden. Aber wenn kein Strom vorhanden ist, dann müssen sie alle von Hand gemolken werden. So viele Hände gab es nicht! Die frisch gemolkene Milch wurde

in den Schnee geschüttet.

Wir versorgten anschließend noch eine eingeschneite Schafherde mit Heu. Um 1630a war an diesem Tag unser Einsatz beendet. Ich meldete dem OffzFü in Rheine-Bentlage, Major Klaus-Peter Schup, dass aus meiner Bewertung weitere Unterstützung durch CH-53 notwendig sei, da die UH-1D des HFlgBtl 6 durch zahlreiche Einsätze für die SCHLESWAG zur Wiederherstellung der Stromversorgung gebunden seien.

Am nächsten Tag, dem 02. Januar nahmen wir einen Fotoreporter der Hamburger Morgenpost bei allen Flügen mit. Wir ‚evakuierten‘ eine Hochzeitsgesellschaft, die in einem abseits gelegenen Gasthaus schon seit mehreren Tagen ohne Strom festsaß. Gottseidank hatten die Gastleute noch Kerzen, aber auch die waren zwischenzeitlich zur Neige gegangen; die Männer hatten vom Dauerskat Schwielen an den Fingern (so ein Gast). Man hatte sich die letzten Tage von den Resten des Hochzeitsmahls ernährt, warme Mahlzeiten und warme Getränke waren mangels Strom nicht möglich. Nach der ‚Evakuierung‘ zeigte mir unser BTO einen Geldschein mit einer größeren Summe, den ihm ein Gast zugesteckt hatte. Wir haben diesen Betrag nach Rückkehr vom Einsatz dem Soldatenhilfswerk zukommen lassen.

Wir flogen an diesem Tag noch zwei weitere Einsätze. An den einen kann ich mich noch genau erinnern. Es war wieder die Versorgung einer eingeschneiten Schafherde; auf dem Rückflug nahmen wir den Schäfer mit einem kranken Tier und seinen beiden Hunden mit. Die Schafe hatten sich Mulden im Schnee gelegen, hatten Futter und weglaufen konnten sie nicht, da ringsherum der Schnee 1-2 Meter hoch war. Nach Rückkehr nach Eggebek standen dort vor der Halle zwei weitere CH-53 aus Rheine-Bentlage. Wir wurden von Major Schup, dem Führer des Kontingents CH-53 in Empfang genommen.

Wir, also die Besatzung der GAR 8500, waren nunmehr von weiteren Aufträgen entbunden und flogen am nächsten Morgen zurück nach Rheine-Bentlage. Unser ‚Gastgeber‘ der letzten Tage, Geschwaderkommodore Kapitän zur See Scheyka, ließ es sich nicht nehmen, uns persönlich zu verabschieden.

Major Schup erzählte mir später, dass in Eggebeck zunächst ein Gefechtsstand eingerichtet wurde. Aber wie erhält man in einer solchen Krisensituation die notwendigen Aufträge? Eine Lagefeststellung zur Ermittlung des Bedarfes im Wesentlichen in den nächsten Tagen erfolgte durch Eigeninitiative. Trupps von hochmotivierten Jet-Flugzeugführern wurden mit Funkgeräten, 1:25000 Karten und Meldeblock ausgerüstet, mit einer CH53 verbracht und pro Planquadrat an jedem Gebäude /Haus/Hof abgesetzt und nahmen Verbindung mit den Eingeschlossenen auf. Das Benötigte wurde ermittelt, die Trupps der Reihe nach wieder aufgenommen und durch die Gefechtsstandsbesatzung nach den Ergebnissen befragt.

Krisensituationen erfordern eben besondere Maßnahmen!

Einer vom HFlgBtl 6, Oberstleutnant a.D. ‚Schorsch‘ Landkammer, der mit UH-1D ‚dabei‘ war, erzählte mir seine Erinnerungen an die Schneekatastrophe vor 40 Jahren:

„Am Vorabend des Silvestertages erreichte mich die telefonische Bitte vom Flugplatz Hungriger Wolf, mich doch morgens für den Flugdienst zur Verfügung zu stellen. Zu der Zeit war ich S3-Offz im HFlgBtl 6 und nicht so unmittelbar am Flugdienst

beteiligt, wie es die Kameraden der Transportstaffel waren. Aber die Personaldecke war wegen der Neujahrsdienstbefreiung ausgedünnt und man brauchte jeden Hubschrauberführer. Morgens war ein direkter Weg zum Flugplatz aufgrund von Schneeverwehungen nicht möglich, aber ein Umweg über zwei Bundesstraßen.

Unser erster Auftrag sollte mich und meinen Co-Piloten, Hauptmann Kriemann, nach Plön in die Marineunteroffizierschule (MUS) führen, um dort einen Patienten mit einer schweren Augenverletzung in die Uni-Klinik zu transportieren.

Die Navigation zur MUS, die direkt am Ufer des Großen Plöner See liegt und deren Landplatz mir bekannt war, stellte sich als sehr schwierig heraus, denn fast alle Straßen waren als solche meist nur aufgrund der angrenzenden Bäume zu erahnen. Auch haben wir uns tatsächlich mal am gelben Wegweiser, die meist noch aus den Schneemassen herausragten, orientiert um uns die Richtigkeit unseres Flugweges bestätigen zu lassen.

Das Flugwetter war sehr durchwachsen. Dicken Schneeschauern mit Null Sicht galt es immer wieder auszuweichen, was die Navigation natürlich nicht gerade einfacher machte. Aber wir fanden zum geplanten Landeplatz, der ein wenig vom Schnee befreit war. Das rotierende Blaulicht eines Krankenwagens signalisierte uns, dass wir schon erwartet wurden. Der Patient und ein Begleiter stiegen ein, wurden ordnungsgemäß angeschnallt und wir starteten Richtung Kiel. Unterwegs wurde die Sicht immer schlechter. Wir kannten uns ja etwas aus. Als wir den Fernsehturm entdeckten, hieß es nur: ran an die Förde und dem Ufer nach Norden folgen. Die Sicht wurde noch schlechter. An eine Landung bei der Uni-Klinik war gar nicht zu denken. Also: ausweichen nach Kiel-Holtenau und dann müssten die Kameraden der Marine sich um den Weitertransport des Patienten kümmern. Aber es wäre nur ein kurzer Weg gewesen bis zum rettenden Flugplatz Kiel. Die Sicht ging aufgrund eines heftigen Schneeschauers über dem Flugplatz sehr stark zurück. Ich erkannte das Olympia-Hochhaus, die Hauptwache mit Bundesdienstflagge und angrenzendem Hubschrauberlandeplatz der Tirpitz-Mole und wir entschlossen uns spontan zur dortigen Landung. Das Wachpersonal war sehr überrascht von dem Überfall aus der Luft. Sie versprachen aber, sich des Patienten anzunehmen, der dann erstaunt feststellte, dass er in Kiel war, obwohl er doch in die Uni-Klinik nach Hamburg sollte. Aber für uns Schleswig-Holsteiner ist die Uni-Klinik immer Kiel, wenn nichts anderes dazu gesagt wird.

Das Wetter änderte sich ständig und damit auch die Sichten. Über Funk hörten wir von anderen Besatzungen, dass das Wetter südlich von Kiel besser und man auf dem Weg zum Hungrigen Wolf sei. Da es ja Silvester war, zu Hause eine kleine Feier mit Gästen anstand, nutzten wir eine Besserung der Sicht um für den Heimflug zu starten. Es ging recht gut, andere Besatzungen bestätigten das bessere Wetter im Süden von Kiel.

Wenn wir erst einmal an der Autobahn sind haben wir viel geschafft dachten wir. Aber es kam anders. Wir erreichten die Autobahn, folgten ihr im Tiefflug. Plötzlich extreme Sichtverschlechterung, etwas großes Dunkles tauchte auf: Wald an der Abfahrt Blumenthal. Uns blieb nur eine Chance: hoch in den „Dreck“. Zum Glück war Kiel GCA operativ und so machten wir

dann einen GCA-Anflug nach Holtenau. Ein tiefes Durchatmen nach der Landung war angesagt. Aber wir waren nicht allein. Es standen schon zwei UH-1D auf der Platte. Da es langsam auch schon dämmerte, beschlossen wir neun „Hungrigen Wölfe“, Silvester in Holtenau zu verbringen.

Im Offizierheim war alles für eine Silvester-Party vorbereitet, nur: es kamen keine Gäste außer uns. Also: man dankte es uns, dass wir wenigstens das Beste vom kalten Buffet genommen hatten.

Am nächsten Morgen - strahlend blauer Himmel, kein Sturm mehr, eine wunderschöne Schneelandschaft wie am Nordpol, nur dass es dort keine Gehöfte und Bäume gibt. Also ging es im Formationsflug „nach Hause“.

Dann ging es gleich weiter. Stromleitungen mussten geflickt werden. Die Katastrophe fing mit Eisregen an, der einen dicken Panzer um die Leitungen gelegt hatte, die dann durch den Sturm anfangen aufzuschwingen und Kurzschlüsse verursachten oder gar rissen.

Wir nahmen irgendwo ein kleines Team der SCHLESWAG, dem damaligen Energieversorger, an Bord und flogen irgendwo an mehrere Stellen in Dithmarschen, wo wir das Team absetzten, zum Tanken flogen oder einfach nur am Boden vor Ort auf den Abschluss der Arbeiten warteten. Einmal geschah es dabei, dass ein Arbeiter einen Stromschlag erhielt, weil wohl jemand anders Strom auf die Leitung gegeben hatte.

Er flog in hohem Bogen vom Mast in den Schnee, wo sich dann seine Kollegen um ihn kümmerten.

Bei den vielen Landungen im hohen Schnee war es sehr hilfreich für mich, dass ich eine Gebirgsflugausbildung hatte und daher derartige Situationen nicht unbekannt waren.

Am nächsten Tag galt es, Futtermittel zu den Bauernhöfen zu fliegen, deren Tiere ohne Futter und teilweise auch noch ohne Strom waren. Also ging es zu den Raiffeisengesellschaften, deren Türme uns ja hinreichend bekannt waren. Landeplätze waren vorbereitet. Also hin, Futter rein, Adresse und Wegbeschreibung, mit Koordinaten konnte man nicht viel anfangen. Das Gehöft gefunden, der Landwirt stand schon in freudiger Erregung. Oft schwierige Landungen. Dann der Bauer: das ist ja Schweinefutter, ich habe aber Kühe. Ja, sind Sie denn Herr Hansen? Doch, aber das Futter ist wohl für meinen Bruder, drei Höfe weiter, bestimmt. Also sind wir wieder gestartet und zum Bruder geflogen.

Seit dieser Erfahrung ist jeweils ein ortskundiger Mitarbeiter der Raiffeisen mit an Bord gewesen und in den Genuss eines Mitfluges gekommen.

Ich bin in diesen drei Tagen 14 Stunden geflogen. Das sind meine Erlebnisse gewesen soweit ich mich nach 40 Jahren noch erinnern kann.

Andere Besatzungen haben Schwangere von Fehmarn aufs Festland geflogen. Zu den „Helli-Babies“ bestand auch noch nach Jahren Kontakt zu den jeweiligen Hubschrauberführern.

Es wurden aber auch in Dithmarschen und Nordfriesland abgelegene, abgeschnittene Höfe angefliegen, um dort eventuell Hilfe leisten zu müssen.“

## „Huey“ wird ab 2020 durch neuen SAR-Hubschrauber H145 LUH SAR ersetzt

Text: Oberstlt a.D. Klaus D. Sonnhof / Bild: Airbus Helicopters

Mit mehrjähriger Verzögerung werden nunmehr neue Hubschrauber für den Such- und Rettungsdienst im Inland beschafft. Die Jahrzehnte alte Bell UH-1D – liebevoll „Huey“ genannt – , die bislang für den Search and Rescue (SAR)-Einsatz über Land bereit steht, wird ab 2020 durch den modernen Airbus H145 ersetzt werden.

Die neuen Hubschrauber hatten eigentlich bereits im vergangenen Jahr zur Verfügung stehen sollen – in der Ausschreibung vom September 2016 wurde als Beginn des Auftrags der Juli 2017 genannt. Das Vorhaben verzögerte sich vor allem, weil sich die Lieferanten der beiden zur Auswahl stehenden Muster

Der Haushaltsausschuss des Bundestages hatte dann am 28. November der Beschaffung der sieben SAR-Hubschrauber unter Tagesordnungspunkt 41 zugestimmt.

Daraufhin hat das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw) bei Airbus Helicopters sieben Hubschrauber des Typs H145 bestellt. Der Auftrag hat ein Gesamtvolumen von rund 138,5 Millionen Euro. 72,4 Millionen entfallen auf die eigentliche Beschaffung und die Ausbildung der Hubschrauberbesatzungen. Rund 66 Millionen soll das Servicepaket „Logistik, Wartung, Instandsetzung“, das sich über neun Jahre erstreckt, kosten.



– neben Airbus die Firma Bell, die bereits die ‚alten‘ Hubschrauber UH-1D geliefert hatte – um die Vergabeentscheidung stritten. Deshalb wurde die Nutzungsdauer der bisherigen SAR-Hubschrauber um 30 Monate bis 2020 verlängert.

Am 06. November 2018 wurde in der 19. Sitzung des Verteidigungsausschusses unter Tagesordnungspunkt 6 behandelt: „Beratung der BMF-Vorlage Nr. 157/18 - Abschluss eines Vertrages mit einem Volumen von mehr als 25 Mio. Euro im Einzelplan 14. - Vertrag über die Beschaffung von sieben leichten Mehrzweckhubschraubern für den Such- und Rettungsdienst über Land sowie die anschließende industrielle Unterstützung bei Logistik, Wartung und Instandhaltung. - Ausschussdrucksache 19(12)303“

Der Hubschrauber H145 LUH SAR (LUH: Light Utility Helicopter; SAR: Search and Rescue) ist unter anderem ausgestattet mit Hochleistungskameras, Suchscheinwerfern, Ortungssystemen für Notsender, einer vollwertigen medizinischen Ausrüstung, Rettungswinden sowie Lasthaken, die beispielsweise für den Einsatz von Feuerlöschbehältern genutzt werden können.

Die Maschine hat zwei Triebwerke „Safran Arriel 2E“, ist FADEC-gesteuert (FADEC: Full Authority Digital Engine Control) und besitzt die Avionik-Suite „Helionix“. Ein Vier-Achsen-Autopilot soll die Sicherheit erhöhen und die Arbeitsbelastung des Piloten senken. Laut Airbus Helicopters ist die H145 „durch die besonders geringe Lärmkontur der leiseste Hubschrauber seiner Klasse“.

## Jahresabschluss 2018

Text / Bilder: Werner Frank

Die Gemeinschaft der Heeresflieger Roth beging ihren Jahresabschluss 2018 in diesem Jahr nunmehr zum sechsten Male außerhalb der Otto-Lilienthal-Kaserne im Gasthaus Rathmann in Laffenau. Das Gasthaus selbst dürfte allen ehemaligen Rother Heeresfliegern noch gut in Erinnerung sein, lag es doch genau auf der Marschstrecke für das Leistungsabzeichen der Bundeswehr. Viele Marschierer dürften dort auf dem Marsch ihren „Betriebsstoffvorrat“ ergänzt haben. Vor dem Festmenü gab der Vorsitzende unserer Gemeinschaft, Oberst a. D. Manfred Graßler, einen Rückblick auf das vergangene Jahr 2018, den Unternehmungen der Gemeinschaft, den einschneidenden Veränderungen innerhalb der Bundeswehr und insbesondere der Heeresfliegertruppe. Sein besonderer Gruß galt diesmal den Kameraden, die aus schwerwiegenden gesundheitlichen Gründen diesmal nicht an der Jahresabschlussfeier teilnehmen konnten.



Nochmals ging Oberst Graßler auf den diesjährigen Herbstausflug ein, der ganz im Zeichen der Kunst und Kultur stand. Im Aus-

flugsziel SCHWÄBISCH HALL stand insbesondere die Kunsthalle Würth, das Hällisch-Fränkische Museum sowie die St. Michaelskirche im Mittelpunkt. (Bild 1: Die Ausflugsteilnehmer auf der Freitreppe vor St. Michael).

Im Gasthaus Rathmann wurden wir vom Ehepaar Rathmann mit Speisen aus eigener Jagd und Erzeugung sowie aus dem regionalen Markt hervorragend bewirtet. Der Wirt, Arndt Rathmann, war 1993 selbst Angehöriger des Kampfhubschrauberregiments 26 und hatte seinen Wehrdienst in der Heeresfliegerversorgungsstaffel 265 als Ordonanz im Offizierheim geleistet. Er freute sich sehr, seinen ehemaligen Staffelkapitän, Oberstleutnant a.D. Hans-Jörg Herold, wieder zu treffen.

Die heitere Weihnachtsgeschichte „Der Bratwurstbrauch“ (aus der Feder von Norbert Neugirg, dem Kommandanten der „Altneihauser Feierwehrkapell'n“ – bekannt aus dem Veitshöchheimer Fasching) wurde diesmal vom 1. Vorsitzenden, Oberst a.D. Graßler vorgetragen.



### „Der Bratwurstbrauch“

*Heiligabend - dämmern tut es,  
der Vater hofft, es gibt was Gutes,  
die Mutter kocht und hofft das auch,  
Kraut mit Bratwurst ist der Brauch.*

*Das Sauerkraut- und Wurstgericht  
liebt Vater seit Jahrzehnten nicht,  
doch Mutter sagt, es sei das Beste -  
bis Silvester gibt's die Reste.*

Aus dem Buch „Ansichten und schlichte, nicht vernichtete Gedichte“ von Norbert Neugirg.

## CELLE-FAßBERG

Tief betroffen nehmen wir Abschied von



**Hauptmann a.D.  
Gerhard Bobaz**

Gerhard „Bobby“ Bobaz verstarb am 06. Dezember im Alter von 70 Jahren an den Folgen eines Krebsleidens.

Er war bis zur Auflösung im April 1991 als Flugsicherungskontrolloffizier Angehöriger der Flugsicherungsstaffel/FmRgt81 und auf dem Tower in Celle-Wietzenbruch eingesetzt.

Anschließend wechselte er von der Luftwaffe zum Heer, um in Faßberg bei der Flugbetriebsstaffel weiterhin als „Controller“ tätig zu sein. Auch nach seiner Pensionierung betrieb er noch aktiv das Hockeyspiel und errang mit der Ü65-Herrenmannschaft im Jahr 2017 in Glasgow die EM-Silbermedaille.

Unser aufrichtiges Mitgefühl gilt seiner Frau, seinen Kindern und allen Angehörigen.

Für die Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg e.V.

Hans-Heinrich Heidmann,  
Oberst a.D. und 1. Vorsitzender



In tiefer Betroffenheit mussten wir Abschied nehmen von



**Oberstleutnant a.D.  
Werner Barz**

Werner Barz verstarb Anfang Dezember nach kurzer schwerer Krankheit im Alter von 73 Jahren.

Er begann seine Dienstzeit bei den Fallschirmjägern und wechselte später zur Heeresfliegertruppe.

Nach seiner Ausbildung zum Hubschrauberführer fand er seine erste fliegerische Heimat in Fritzlär.

In Celle-Wietzenbruch war er Einsatzstabsoffizier in der Heeresfliegerversuchsstaffel 910 und anschließend Staffelkapitän und S3-Stabsoffizier in der Fliegenden Abteilung 161.

1990 erfolgte seine Versetzung als Rüstungskontrollstabsoffizier zum Zentrum für Verifikationsaufgaben der Bundeswehr nach Geilenkirchen. Danach führte ihn sein Weg zurück nach Fritzlär, wo er als S3-Stabsoffizier und stv. Kommandeur Heeresfliegerregiment 36 eingesetzt war.

Unser aufrichtiges Mitgefühl gilt seiner Frau, seinen Kindern und allen Angehörigen.

Für die Gemeinschaft der Heeresflieger Celle-Faßberg e.V.

Hans-Heinrich Heidmann,  
Oberst a.D. und 1. Vorsitzender

## GdH-Bückeberg

„Der Tod, das Schicksal aller, kommt, wann er kommen soll.“  
(William Shakespeare in Julius Caesar)

Nach langer, schwerer Krankheit verstarb am 13. November



**Major a.D.  
Peter „Pit“ Gregorg**

im Alter von 68 Jahren.

„Pit“ Gregorg war ein Offizier, der mit Herz und Verstand führte. Er konnte zuhören, war stets aufgeschlossen und traf seine Entscheidungen immer nach sorgfältiger Abwägung der Argumente. Als Hörsaalleiter in der Hubschraubergrund- und Fluglehrerausbildung an der damaligen Heeresfliegerwaffenschule verstand er es durch seine offene, liebenswerte Art, schnell Vertrauen aufzubauen, die Fluglehrer seines Hörsaals zusammenschweißen und ihnen ein ausgeprägtes „Wir“-Gefühl zu vermitteln.

Wenn er von etwas überzeugt war, so hat er diese Überzeugung auch gelebt. In den letzten Dienstjahren fand er als Panzerabwehrhubschrauberführer in Roth neue Aufgaben. Beim Flugtag 1996 in Roth führte er die Zuschauer per Lautsprecher durch das Programm. Dabei wurde seine Stimme fürs Radio entdeckt. Später konnte man dann im Raum Nürnberg seine Stimme über Radio Charivari hören.

Unsere ganz besondere Anteilnahme gilt seiner Ehefrau Regina, seinen Kindern und Angehörigen.

Sein Lächeln, seine markante Stimme werden uns fehlen. Wir verlieren mit „Pit“ Gregorg einen sehr geschätzten Kameraden. Auch wenn sich unsere Wege für immer trennen – die Erinnerung bleibt.

Klaus D. Sonnhof, Oberstleutnant a.D.  
1. Vorsitzender

## RHEINE

Die GdH Rheine

trauert um

**Stabsfeldwebel a.D.  
Hans-Jürgen Bargel**

Er verstarb am 25. Oktober 2018 im Alter von 81 Jahren.

Stabsfeldwebel Hans-Jürgen Bargel war seit 26 Jahren Mitglied der GdH-Rheine.

Wir werden ihn stets in guter Erinnerung behalten und ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Vorstand der GdH-Rheine