

Sohn des Bordingenieurs erinnert sich an tragischen Absturz der 152

Der tragische Absturz der 152 bei Dresden jährt sich am Montag zum 60. Mal. Vier Besatzungsmitglieder kamen damals ums Leben. Gerhard Heerling verlor bei dem Flugzeugunglück seinen Vater. Er hat uns seine Geschichte erzählt.



Der ehemalige Flugzeugingenieur Gerhard Heerling hat beim Absturz der 152 seinen Vater verloren. Quelle: Dietrich Flechtner

Dresden. Als sein Vater starb, war Gerhard Heerling erst 21 Jahre alt. Der damalige Student kam gerade von einer Vorlesung heim, als ein Fahrzeug vor dem Elternhaus in Hellerau hielt. Mehrere Personen stiegen aus dem Wagen und klingelten. „Sie sagten, es habe einen Unfall gegeben. Die Herren wollten aber nicht genauer erklären, was vorgefallen war“, erinnert sich Gerhard Heerling.

Heute weiß man: Am 4. März 1959 kam Gerhards Vater, der Bordingenieur Paul Heerling, beim Absturz des legendenumrankten Passagierstrahlflugzeugs 152 in Ottendorf-Okrilla ums Leben. Die DDR-Maschine sollte für Film- und Fotoaufzeichnungen besonders niedrig an der Kamera vorbeifliegen, denn die Aufnahmen sollten Nikita Chruschtschow auf der Leipziger Messe beeindrucken. Für das

ANZEIGE

riskante Flugmanöver war die 152 aber nicht zugelassen.



Am 4. März 1959 stürzte die 152 bei Ottendorf-Okrilla ab. Alle Besatzungsmitglieder starben. Quelle: BSTU

Der Heimat entrissen

Am Montag jährt sich der tragische Unfall zum 60. Mal. Am Ehrengrab der vier tödlich verunglückten Besatzungsmitglieder auf dem Neuen Friedhof Klotzsche findet um 11 Uhr eine Kranzniederlegung statt. Vertreter der Interessengemeinschaft Luftfahrt und der Elbe Flugzeugwerke werden anwesend sein, ebenso Kinder der Verunglückten.

Auch Gerhard Heerling hat eine Einladung erhalten. Heute ist er 82 Jahre alt. Der zeitliche Abstand ist groß genug für ihn, um über seine Kindheit und von seinem Vater berichten zu können.

„Er war ein herzensguter Mann und hat mit äußerster Aufopferung seine Tätigkeit ausgeübt“, erzählt Gerhard Heerling. Richtig gekannt hat er seinen Vater jedoch nie. Denn Paul Heerling war ständig unterwegs: Ab 1928 arbeitete er im Flugzeugwerk von Junkers in Dessau, war dort als Oberbordmonteur und Bordingenieur tätig und 1934 bis 1935 für das Unternehmen in Südafrika.

Bei Nacht und Nebel



Paul Heerling musste für die Sowjetunion Flugzeuge entwickeln. Quelle: privat

Im Jahr 1946 brach ein dunkles Kapitel der Familienhistorie an: Im Auftrag der Russen überführte Paul Heerling Flugzeuge in die UdSSR. Dort hielten ihn allerdings die Sowjets fest.

Bei Nacht und Nebel wurden dann 5000 weitere deutsche Luftfahrt-Fachleute von sowjetischen Spezialkräften nach Russland verschleppt. Die Zwangsumsiedlung ging später als Aktion Ossawakim in die Geschichte ein. Paul Heerling wurde in einem russischen Dorf namens Podberesje untergebracht.

„Die Bevölkerung wurde geknechtet“

In geheimen Konstruktionsbüros und Arbeitsgruppen sollten die Junkers-Arbeiter Flugzeuge mit Strahltrieb für die Russen neu entwickeln. „Man hat das Junkers-Werk demontiert und in Russland errichten wollen. Heute wird zwar gesagt, die Deutschen hätten nur bei der Produktion geholfen. Sie haben aber eigentlich die gesamte Entwicklungsarbeit geleistet“, betont Gerhard Heerling.

Er, seine Mutter und seine Geschwister wurden noch im Jahr 1946 von den Sowjets nachgeholt. Damals war Gerhard neun Jahre alt. Er wuchs in einem Wohnkarree in Podberesje auf – in einem Zimmer, das sich die Familie teilen musste. „Die Bevölkerung wurde geknechtet, Lebensmittel waren knapp“, berichtet er. „Anfangs bekam jeder nur 300 Gramm Brot. Und auch wir Kinder beteiligten uns bei der Gartenarbeit, weil die Familien wenig Geld hatten.“

Unterm Mantel des Schweigens

Ende 1952 durfte der damals 15-jährige Gerhard mit seiner Familie wieder in die DDR zurückreisen. Gut drei Wochen brauchte die Eisenbahn für die Strecke von Zentralrussland nach Deutschland. In der Heimat angekommen, wurden die Erlebnisse in der UdSSR in einen Mantel des Schweigens gehüllt. „Keiner durfte über den Aufenthalt in

Podberesje reden. Man drohte uns mit erheblichen Strafen.

Die Väter unterlagen schon in Russland einer Schweigeverpflichtung“, erzählt der Pensionär. Sein Vater musste noch bis 1954 in Podberesje arbeiten, erst dann durfte er in die Heimat zurückkehren. In Dresden sollte die Arbeit fortgeführt und das erste vierstrahlige Düsenverkehrsjet deutscher Produktion gebaut werden – die sagemumwobene 152.

Aus dem Kopf nachkonstruiert

Die Konstruktionsunterlagen für das wichtigste Flugzeug der DDR-Geschichte hielt Moskau jedoch zurück. „Aus dem Kopf haben die Beschäftigten das Flugzeug also nachkonstruiert. Drei Jahre hat das gedauert – das muss man sich mal vorstellen“, meint Gerhard Heerling.

Auch er war später in der Flugzeugkonstruktion tätig. Er, der 1937 nur 300 Meter entfernt von den Junkers-Werken geboren wurde, arbeitete fortan in Dresden als Detailkonstrukteur. Unter anderem wirkte Gerhard Heerling an dem Steuerungssystem und der Triebwerksanlage für die 152 mit – an der Fertigung jenes Flugzeuges also, in dem sein Vater später umkam.

Ein Pionier aus dem Osten: Die 152 galt als erstes Düsenverkehrsflugzeug Deutschlands. Quelle: privat

Der Anfang vom Ende

Ab 1958 schien die Geschichte der 152 noch ein glückliches Ende zu nehmen: Die Maschine überstand den ersten Probeflug, und Moskau ließ einen Kaufwunsch von 100 Flugzeugen mitteilen. Doch bei ihrem zweiten Testflug am 4. März 1959 zerschellte die 152 bei Ottendorf-Okrilla. An Bord war auch Paul Heerling.

Seinem Sohn wurde nach dem Zwischenfall Stillschweigen angeraten. Man drohte ihm mit Verhaftung, falls er mögliche Absturzursachen äußerte. Die DDR-Regierung zahlte der Familie zwar eine finanzielle Entschädigung für den Verlust. Doch das Geld war unbedeutend für Gerhard Heerling, viel lieber hätte er es gegen Antworten eingetauscht. „Viele Fragen sind heute immer noch offen“, so der heute 82-Jährige.

Besatzung verantwortlich gemacht

Im offiziellen Untersuchungsbericht der DDR-Regierung wurde die Besatzung für den Absturz verantwortlich gemacht. Der pensionierte Ingenieur glaubt jedoch nicht an ein Versagen der Bordcrew: „Die vier haben allesamt gekämpft, sie sind einem Konstruktionsfehler zum Opfer gefallen.“

Das folgenschwere Unglück bildete den Anfang vom Ende des DDR-Prestigeprojekts: Die sowjetische Regierung zog ihren Kaufwunsch zurück, 1961 beschloss das SED-Politbüro die Einstellung

des Flugzeugbaus.

Erinnerung an Pioniergeist bleibt

Fast alle Maschinen wurden verschrottet. Heute ist Gerhard Heerling überzeugt: „Die Fertigung der 152 kostete Milliarden und hätte das finanzielle Rückgrat der DDR weiter zerfressen. In einem anderen politischen System wäre es aber sicher möglich gewesen, einen Absatzmarkt für den Typ 152 zu finden.“

Was ist heute übrig vom ehrgeizigen Vorhaben mit der Nummer 152? Weit mehr als nur ein Ehrengrab und ein Flugzeugrumpf am Dresdner Flughafen, meint Gerhard Heerling. Die Erinnerung an den Pioniergeist bleibt. „Deshalb gedenken wir noch heute der Besatzung und der 152. Zur Zeit ihrer Erscheinung war sie ein technisches Meisterwerk – ein beispielhaftes Produkt deutscher Entwickler.“