

Ludger Hölker - ein Vorbild für uns alle



Bild 1: Leutnant Ludger Hölker im Mai 1961 während seiner fliegerischen Ausbildung auf dem einsitzigen Jagdbomberflugzeug Republic F-84 F „Thunderstreak“ in Luke AFB/Arizona in den USA.

Unfallsituation der Bundeswehr während des Aufbaus

Der erste Lehrgang für deutsche Jetpiloten mit der Bezeichnung JF-1 (Jet Familiarization) begann in Fürstfeldbruck, das auch „die Wiege der Luftwaffe“ genannt wird, am 22. Mai 1956. Rund vier Monate später, am 24. September 1956, erhielten die ersten deutschen Flugzeugführer ihre Abzeichen und Scheine und zum ersten Mal wurde der Öffentlichkeit das Eiserne Kreuz an drei Flugzeugen als neues Hoheitsabzeichen vorgestellt. Neben den Propellerflugzeugen Harvard Mark IV und Piper L-18 C war ein Jetflugzeug vom Typ Lockheed T-33 A dabei. Der erste tödliche Flugunfall eines deutschen Piloten der neuen Deutschen Luftwaffe passierte am 8. Januar 1957 in der Nähe von Schongau. Hauptmann Waldemar „Waldi“ Radener flog im Rahmen eines Refresher-Lehrgangs allein in einer T-6 mit US-Zulassung und kam bei Trudelübungen ums Leben. Der Aufbau der jungen Deut-

schen Luftwaffe erfolgte in großen Schritten und rasantem Tempo, immer mehr fliegende Verbände und Einheiten wurden aufgestellt. Beispielsweise wurden allein vom Jagdbomberflugzeug F-84 F insgesamt 450 Maschinen beschafft. Während der rasanten Aufbauphase ereigneten sich viele Flugunfälle, die ab 1958 statistisch erfasst wurden. Die Bundeswehr berechnet ihre Unfallrate auf der Grundlage von Unfällen pro 10.000 Flugstunden, d. h. eine Rate von 1 ist gleich zu setzen mit einem Unfall auf 10.000 geflogene Stunden. Das Jahr 1964 war für die fliegenden Einheiten und Verbände der Bundeswehr das schwärzeste Jahr in ihrer Geschichte. Bei einer Unfallrate von 3,02 ereigneten sich 117 Unfälle mit Luftfahrzeugen, wobei 36 Menschen ums Leben kamen und 55 Flugzeuge zerstört wurden. 1964 sollte auch für Ludger Hölker ein Schicksalsjahr werden.

Ludgers Jugend

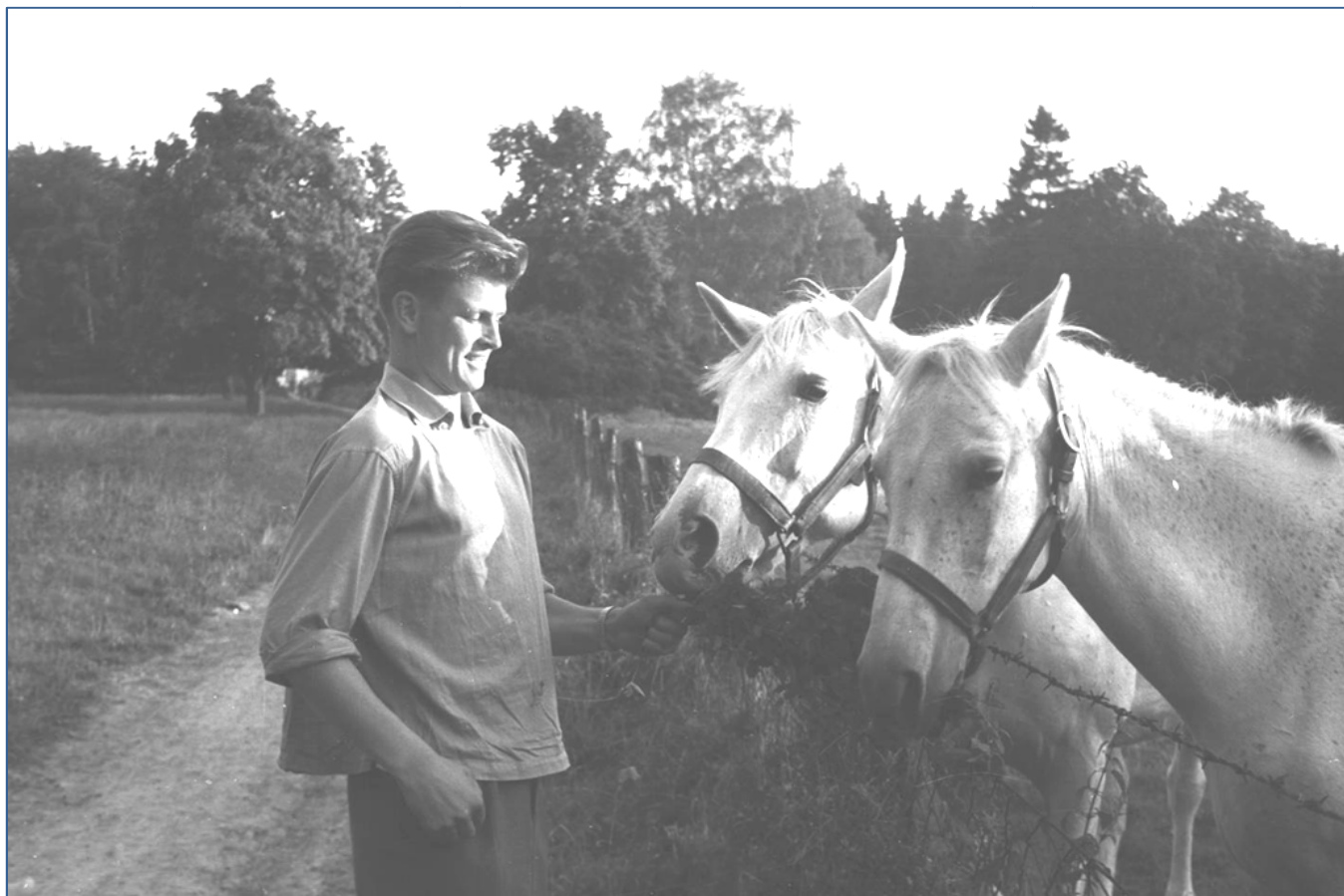


Bild 2: Bereits mit 15 Jahren musste Ludger Hölker die Leitung des elterlichen Bauernhofes übernehmen, da sein Vater Bernard schwer erkrankt war.



◀ **Bild 3: Ludger Hölker mit Freunden.**

Das Münsterland ist mit rund 1,6 Millionen Einwohnern eine Region im Norden des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Das Zentrum des nahezu 6.000 km² großen Gebietes bildet die westfälische Großstadt Münster. Den Münsterländern wird ein besonderer Charakterzug zugeordnet - sie werden als „sture Querschädel“ gesehen! Billerbeck liegt im Herzen des Münsterlandes etwa 10 Kilometer von der Kreisstadt Coesfeld entfernt und hat heute ca. 12.000 Einwohner. Vor den Toren dieser Stadt, in der Bauernschaft Aulendorf der Gemeinde Beerlage, wurde Ludger Hölker am Donnerstag, den 26. April 1934, geboren. Er war der Älteste von insgesamt acht Geschwistern - die Schwestern Agnes, Anneliese, Hedwig, Klärchen und Toni sowie den Brüdern Josef und Rudolf. Sie wuchsen auf einem Bauernhof in einem religiösen Umfeld im katholischen Glauben auf. Die Mutter Agnes war die dominante Person der Familie und prägte die Erziehung ihrer Kinder. Im Frühjahr 1944

feierte Ludger seine Erstkommunion. Als Ministrant war er öfters in einer Kapelle in der Nähe seines Elternhofes eingesetzt, die westfälische Bauern aus Beerlage auf eigene Kosten 1890 neu erbauen ließen. Nach sechs Jahren Volksschule, zwei Jahren Realschule und einem Jahr Gymnasium musste er seine Schulausbildung abbrechen. Bereits im Alter von 15 Jahren übernahm er als ältester Sohn

Ludger als Soldat



Bild 4: Leutnant Ludger Hölker im Februar 1961 vor einem Jetschulungsflugzeug Lockheed T-33 A in Lackland AFB/Texas, USA.

Kurz vor seinem 24. Geburtstag trat Ludger Hölker am 16. April 1958 als Offizieranwärter in die Bundeswehr ein. Er wurde Soldat mit dem klaren Ziel Flugzeugführer zu werden. Am 1. Oktober 1959 wurde er zum Leutnant befördert. Vom 8. Januar 1960 bis 13. Juli 1961 hielt sich Leutnant Hölker in den Vereinigten Staaten von Amerika auf, um die Ausbildung zum Strahlflugzeugführer zu durchlaufen. In den rund eineinhalb Jahren gehörte er dem Lehrgang 61-G-1 an und hielt sich zunächst in Lackland AFB (Air Force Base) im Bundesstaat Texas und dann in Luke AFB in Arizona auf. Er wurde auf dem zweisitzigen Schulungsflugzeug Lockheed T-33 A „T-Bird“ geschult und flog danach das einsitzige Jagdbomberflugzeug Republic F-84 F „Thunderstreak“. Gemeinsam mit einigen Lehrgangskameraden unternahm Leutnant Hölker den Rückflug nach Deutschland über Asien. Zusammen mit dem Hinflug in die USA über

1949 die Verantwortung für die Familie und leitete den elterlichen Bauernhof, denn sein Vater Bernard war schwer erkrankt. Zwei Jahre später begann er eine dreijährige Lehre als Schmied, die er mit der Note „sehr gut“ abschließen konnte. Am 1. Oktober 1957 erlangte er nach dem Besuch der Berufs- und Fachschule Coesfeld die Mittlere Reife.

den Atlantik umrundeten sie einmal den Globus und haben auf diese Weise eine Weltreise durchgeführt. Sie machten einige Zwischenstopps, u. a. in San Francisco, Tokio und Hongkong. Nach einem längeren Urlaub in seiner Heimatstadt Billerbeck folgte die Versetzung zum Jagdbombergeschwader (JaboG) 32 nach Lechfeld. In der 1. Staffel des fliegenden Verbandes südlich von Augsburg flog er als Jagdbomberflugzeugführer die F-84 F. Aufgrund seiner fliegerischen Leistungen erhielt er auch noch die Musterberechtigung für das Jettrainingsflugzeug T-33 A. Auf diesem Luftfahrzeugtyp besaß er eine Überprüfungsflugberechtigung, kurz LÜB, so dass er anderen Piloten Checkflüge abnehmen konnte. Neben seiner Dienstzeit besuchte er nebenher eine Volkshochschule mit dem Ziel, das Abitur nachzuholen. Am 1. Oktober 1963 übernahm Hauptmann Bruno von Mengden den Posten des Staffelkapitäns in der 1. Staffel und wurde somit der Disziplinarvorgesetzte von Ludger Hölker.



Bild 5: Oberleutnant Hölker war Angehöriger der 1. Staffel des Jagdbombergeschwaders 32.

Ludgers Hochzeit



Bild 6: 14 Tage nach der standesamtlichen Trauung fand am 7. August 1964 die kirchliche Hochzeit statt.

Ludgers Staffelnkameraden hatten Probleme seinen Vornamen auszusprechen und nannten ihn einfachheitshalber „Lutz“. Sie beschrieben ihn als bescheiden, hilfsbereit, immer gut gelaunt und freundlich. Neben seiner Leidenschaft Fliegen betrieb er als Hobby das Fotografieren. Er war nahezu 1,90 Meter groß und hatte aufgrund seiner abgeschlossenen Schmiedlehre ausgeprägte Armmuskeln. Oberleutnant Otto Stedele war ebenfalls Jetpilot in der 1. Staffel und machte Ludger mit der Schwester seiner Freundin bekannt.

Das Flugzeug

Nicht nur in Deutschland wurde während des 2. Weltkrieges fieberhaft an der Nutzung des neuartigen Antriebs ohne Propeller gearbeitet, sondern auch in Großbritannien und in den USA. Den richtigen Durchbruch schaffte aber in den Vereinigten Staaten erst die von dem legendären Chefkonstrukteur der Lockheed Aircraft Corporation, Clarence „Kelly“ Johnson, in nur 143 Tagen entworfene XP-80 „Shooting Star“, ein einsitziges Jagdflugzeug mit anfangs etwa 1.400 kg Schub. Im Laufe seines ersten Kriegseinsatzes in Korea wurde

Charlotte „Lotte“ Hagg arbeitete als Studien-Assessorin an der Staatlichen Mittelschule in Schwabmünchen. Die Liebe siegte und beide ließen sich am 24. Juli 1964 in Landsberg am Lech standesamtlich trauen. Die kirchliche Hochzeit fand dann 14 Tage später am 7. August 1964 in seiner Heimatstadt Billerbeck statt. Der S 2 Nachrichtenoffizier seiner Einheit in Lagerlechfeld, Oberleutnant Otto Kammermayr nahm als Trauzeuge an Ludger Hölkers Hochzeit teil. Anmerkung: auf dem Bild 6 ist er rechts außen zu sehen.

die Leistung auf etwa 2.500 kg erhöht. Bald zeigte sich, dass der Umschulungsprozess vom herkömmlichen Propellerflugzeug auf ein einsitziges Jetflugzeug zu hohen Unfallzahlen führte. Lockheed nahm eine P-80 aus der Serienfertigung, verlängerte den Rumpf um 67 cm und baute einen zweiten Sitz ein. Die damit geschaffene TF-80 C überzeugte und ging als T-33 in die Luftfahrtgeschichte ein. 1948 bestellte die US-Air Force 128 Stück, die US-Navy folgte, und bis 1958 wurden fast 6.000 Exemplare gebaut, außer in den USA auch in

Kanada und Japan. 1.058 „T-Birds“, wie die T-33 bald weltweit genannt wurde, gingen im Rahmen des Militärhilfeprogramms MDAP (Mutual Defense Assistance Program) an befreundete und verbündete Staaten, es gab in den 50er und 60er Jahren kaum eine Luftwaffe der westlichen Welt, die ihre Jet-Piloten auf einem anderen Flugzeug ausbildete: 7 von 10 Piloten flogen die T-Bird. Die Geschichte der T-33 in der Deutschen Luftwaffe begann am 1. Juni 1956 mit dem Aufbau der Flugzeugführerschule (FFS) „B“ in Fürstenfeldbruck oder kurz Fursty, wie die (noch) amerikanischen Hausherren den Platz nannten. Die T-33 A war das erste Düsenflugzeug der Luftwaffe nach dem 2. Weltkrieg. Zunächst wurden auf ihr Fluglehrer ausgebildet, die als ehemalige Piloten im zweiten Weltkrieg ein Auffrischungsprogramm auf dem Fliegerhorst Penzing bei Landsberg am Lech erhielten. Diese vermittelten dann dem Flugzeugführernachwuchs auf der T-Bird die Grundausbildung für Strahlflugzeuge und anschließend die Instrumentenflugausbildung bis zum Erwerb der „White Card“, die berechtigte, das Flugzeug auch bei Nacht und typisch mitteleuropäisch-schlechtem Wetter zu fliegen. Mit der Verlagerung der Flugzeugführerausbildung in den 60er Jahren in die USA wurden nicht mehr in Fürstenfeldbruck benötigte T-33 A als Verbindungsflugzeuge und zur fliegerischen Inübunghaltung an die Einsatzgeschwader abgegeben. Der in Fursty verbliebene Anteil wurde zur Nachschulung und/oder zur Überprüfung von Lehrberechtigungen bis Anfang 1975 genutzt. Dabei wurden allein dort fast 200.000 Stunden geflogen – eine für eine Ausbildungseinrichtung beachtliche Leistung. Die insgesamt 192 T-33 A der Luftwaffe waren in 40 Unfälle verwickelt, das entspricht einer Rate von rund zwei Unfällen pro 10.000 Flugstunden. Die T-33 A ist ein zweiseitiges Strahlflugzeug zur Fortgeschrittenenausbildung von Flugzeugführern – „ist“ deshalb, weil dieser Oldtimer auch heutzutage noch in Ländern der Dritten Welt Verwendung findet! Sie ist eines der wenigen Jetflugzeuge, deren Triebwerk (Allison J33-A-35) mit einem Radialverdichter ausgestattet ist. Heutzutage sind nur noch mehrstufige Axialverdichter in Gebrauch, die zwar kleiner, kompakter und leistungsfähiger, aber auch störanfälliger sind. Der Radialverdichter bescherte der T-33 ein geräuscharmes Triebwerk – so waren Lärm-

beschwerden aus der Bevölkerung daher eher die Ausnahme. Mit ihren geraden Tragflächen hatte sie im Langsamflugbereich kaum Probleme, ein Strömungsabriss gerade während des Landeanflugs setzte schon totale Unachtsamkeit des Piloten voraus! Ihre Höchstgeschwindigkeit lag bei 0.8 Mach, also 80 % der in der jeweiligen Kombination von Druckhöhe und Temperatur gerade geltenden Schallgeschwindigkeit. Letztlich setzte nur das Tragflächenprofil der nutzbaren Geschwindigkeit eine Grenze, in großer Höhe war der Bereich zwischen Strömungsabriss und „Mach crit“, also der kritisch werdenden Mach-Geschwindigkeit nicht sehr groß! Aber solange diese Grenze beachtet wurde, zeigte die T-33 ein ausgesprochen gutmütiges Flugverhalten. Diese Eigenschaft prädestinierte sie zum Formationsflug, Trudeln und zum Kunstflug. Anfang der 60er Jahre existierte eine offizielle Kunstflugmannschaft mit fünf T-33 A der FFS „B“ in Fürstenfeldbruck – dieses Team flog die engste „Diamond-Four“ der damaligen Zeit, während das fünfte Flugzeug Solovorführungen durchführte! Das Triebwerk hatte einen relativ geringen Treibstoffverbrauch – mit ihren knapp 3.000 Litern Kerosin der Sorte JP-4 an Bord konnte die T-33 A in großer Höhe bis zu vier Stunden in der Luft bleiben. In den ersten Einsatzjahren war sie mit Lockheed-Schleudersitzen ausgerüstet, die 1962/63 durch Mk. GU 5 Sitze der englischen Firma Martin-Baker abgelöst wurden.



Bild 7: Die Besatzung einer T-33 A mit der Kennung AB der Flugzeugführerschule „B“ genießt die Aussicht auf die verschneiten Alpen.

Der Unglücksflug



Bild 8: Eine Besatzung macht sich in einer T-33 A bereit zum Anlassen des Triebwerks.

Am Dienstagmorgen, den 15. September 1964, startete auf dem Flugplatz Lechfeld ein Schulungsflugzeug T-33 A mit dem Kennzeichen DB-382 um 09:40 Uhr zu einem Übungsflug. Im vorderen Cockpit saß Oberleutnant Ludger Hölker als verantwortlicher Luftfahrzeugführer, während auf dem hinteren Sitz Major Walter Sütterlin Platz genommen hatte. Der 42-jährige Jetpilot Sütterlin übte Instrumentenflug ohne Sicht nach außen und hatte deshalb die „Gardinen“ zugezogen. Der Flug verlief über eine Stunde ohne technische Probleme, als plötzlich während des Anfluges auf den Heimatflugplatz Lechfeld gegen 11:00 Uhr ein Schubverlust des Triebwerks auftrat. Oberleutnant Hölker übernahm daraufhin die Steuerführung und versuchte höhere Triebwerksleistung zu erreichen. Seine Bemühungen blieben erfolglos und das Flugzeug befand sich nun im stetigen Sinkflug. Major Sütterlin sagte: „*Wir müssen aussteigen!*“ Oberleutnant Hölker entgegnete: „*Noch nicht! Erst müssen wir über die Häuser weg!*“ Sie überflogen das Betriebsgelände der Farbwerke Hoechst in der Nähe von Bobingen und erreichten aus südlicher Richtung kommend die Ortschaft Straßberg mit knapp 1.000 Einwohnern. Erst als der nördliche Rand dieser Gemeinde in Sicht war, betätigten beide Piloten ihre Schleudersitze. Als erster hing Major Sütterlin am Fallschirm und wurde beim Aufprall auf den Boden verletzt. Oberleutnant Hölker hing nur kurze Zeit am Schirm, schlug mit voller Wucht gegen einen Baum und wurde durch Äste am Unterleib schwer verletzt. Rund 11 Kilometer nordwestlich des Heimatflugplatzes stürzte ihr Flugzeug in einen Fichtenhochwald

und wurde durch einen Aufschlagbrand völlig zerstört. Ein Hubschrauber brachte beide Flugzeugführer zum Krankenhaus nach Schwabmünchen, wo Ludger Hölker rund drei Stunden nach dem Absturz im Alter von 30 Jahren an seinen Verletzungen verstarb. Der Inspizient Flugsicherheit in der Bundeswehr übernahm die Untersuchung des Unfallgeschehens und veröffentlichte rund sieben Monate später, am 22. April 1965, den fünfseitigen Untersuchungsbericht. Er stellte fest, dass Oberleutnant Ludger Hölker nach dem Schubverlust bewusst lange im Flugzeug blieb, um den Absturz auf besiedeltes Gelände zu vermeiden. Als Ursache legte er „Unbestimmt“ fest – ein Leistungsverlust des Triebwerks aus ungeklärter Ursache.



Bild 9: Das Schulungsflugzeug T-33 A im Kurvenflug mit hoher Schräglage.

Ehrungen



Bild 10: Bereits zehn Tage nach Ludger Hölkers Flugunfall beschloss der Gemeinderat der damals selbständigen Ortschaft Straßberg am 25. September 1964, die Tat des Militärpiloten zu würdigen und eine Straße nach ihm zu benennen. Die Ludger-Hölker-Straße liegt unweit der Unfallstelle.

Zwei Tage nach dem Flugunfall führte das Jagdbombergeschwader 32 auf dem Militärflugplatz Lechfeld eine Trauerfeier zu Ehren ihres verstorbenen Luftfahrzeugführers Oberleutnant Ludger „Lutz“ Hölker durch. Weitere zwei Tage später fand am 19. September 1964 ein Trauergottesdienst mit anschließender Beisetzung des Piloten in seiner Heimatstadt Billerbeck statt. Unter der Leitung des damaligen Bürgermeisters Otto Becherer beschloss der Gemeinderat von Straßberg am 25. September 1964 einstimmig, in Anerkennung der Verdienste von Oberleutnant Ludger Hölker, eine Straße in der Nähe der Unfallstelle nach ihm zu benennen. An der Ludger-Hölker-Straße liegt der örtliche Friedhof, auf dem Gerhard Höllerich seine letzte Ruhestätte gefunden hat. Er ist der Allgemeinheit besser unter seinem Künstlernamen Roy Black bekannt. Anlässlich einer Parade in Lechfeld erhielt die Witwe Charlotte Hölker am 4. Mai 1965 aus den Händen des Präsidenten der Regierung von Schwaben, Dr. Michael Fellner, die Bayerische Rettungsmedaille. Diese Aus-

zeichnung erhält, wer zur Abwendung von Lebensgefahr für Menschen oder zur Rettung eines Menschen aus Lebensgefahr sein eigenes Leben einsetzt. Auf der Rückseite der Silbermedaille am weißblauen Band steht: „Für opferbereiten Einsatz des eigenen Lebens“. Die Offizierschule der Luftwaffe (OSLw) zog im Sommer 1977 von Neubiberg nach Fürstentfeldbruck. In der Mitte des neu errichteten Gebäudekomplexes befindet sich das Auditorium Maximum mit 850 Sitzplätzen. Diese Aula erhielt am 18. Oktober 1977 den Namen „Ludger-Hölker-Saal“. 20 Jahre nach dem Unglücksflug ehrte auch das JaboG 32 den Opfertod seines Flugzeugführers und gab am 21. September 1984 der Verbindungsstraße zwischen Schwabstadtkaserne und dem militärischen Flugplatz Lechfeld den Namen „Ludger-Hölker-Straße“. 40 Jahre nach dem Flugunfall Hölkers fand am 15. September 2004 zum Unfallzeitpunkt eine bewegende Gedenkfeier statt. In Anwesenheit von fünf seiner insgesamt sieben Geschwister, seiner damaligen Frau, drei ehemaligen Staffelkameraden

sowie hochrangigen Vertretern der Luftwaffe, der Landrat des Landkreises Augsburg sowie den Bürgermeistern von Billerbeck und Bobingen wurde ein Gedenkstein mit folgender Inschrift eingeweiht: „Er opferte sein Leben für die Bewohner von Straßberg und verunglückte mit seinem Flugzeug an dieser Stelle! Oberleutnant Ludger Hölker, 15. September 1964“. Anfang 2006 setzte die Stadt Billerbeck einen einstimmigen Beschluss des Bauausschusses vom 12. Juli 2004 um und benannte eine Straße im neuen Baugebiet „Sandbrück“ nach ihrem verstorbenen Bürger. Im Jahre 2006 feierte die Luftwaffe ihr 50jähriges Bestehen. Am 31. März trafen sich Soldaten und Gäste am Ehrenmal der Luftwaffe und Luftfahrt in Fürstenfeldbruck, um der Verstorbenen zu gedenken. Der damalige Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Klaus-Peter Stieglitz, stellte Oberleutnant Ludger Hölker in den Mittelpunkt seiner Rede und erinnerte an das Schicksal und den Mut des Luftwaffenoffiziers. Im Rahmen des Wettbewerbs „Helden - verehrt, verkannt, vergessen“ der Körber-Stiftung haben sich drei Schüler der Anne-Frank-Gesamtschule in Havixbeck Anfang 2009 mit der Person Ludger Hölker und seiner Entscheidung auseinandergesetzt. Für sie ist der

Jetpilot aus dem Münsterland ein Held, „weil er sein Leben für das Leben der Straßberger opferte“. Aus Dankbarkeit für die Tat von Oberleutnant Hölker stellte die Rektorin der Volksschule Straßberg, Hedwig Rauch, einen Antrag auf Namensänderung der Volksschule Straßberg und durch Rechtsverordnung der Regierung von Schwaben vom 16. März 2010 trägt die Schule seit dem 1. August 2010 den Namen „Ludger-Hölker-Volksschule Straßberg (Grundschule)“.



Bild 11: Die ehemalige Volksschule Straßberg trägt seit dem 1. August 2010 einen neuen Namen: Ludger-Hölker-Volksschule Straßberg (Grundschule).

General Limbergs Rede



Bild 12: Generalleutnant Gerhard Limberg war Inspekteur der Luftwaffe vom 1. April 1974 bis zum 30. September 1978 und hielt zur Namensverleihung des „Ludger-Hölker-Saals“ an der OSLw am 18. Oktober 1977 eine Rede.

Der damalige Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Gerhard Limberg (7. Juli 1920 – 23. März 2006), hielt anlässlich der Namensverleihung des Auditorium Maximum der OSLw in „Ludger-Hölker-Saal“ am 18. Oktober 1977 in Fürstenfeldbruck eine Rede mit folgendem Wortlaut: „Herr Staatssekretär, meine Damen und Herren! Besonders dankbar bin ich Ihnen, dass mir bereits heute – gewissermaßen noch als Gast bei dieser feierlichen Übergabe – Gelegenheit gegeben wird, diesen Saal der neu erbauten Offizierschule der Luftwaffe nach einem Flugzeugführer zu benennen, der im Dienst für unseren freiheitlichen Staat bewusst sein Leben opferte, um andere Menschenleben zu retten. Vor 13 Jahren, am 15. September 1964, startete Oberleutnant Ludger Hölker in Lechfeld zu einem Übungsflug in einem zweisitzigen Düsentrainer vom Typ T-33. Ein Stabsdienst ausübender Offizier der Einsatzreserve sollte unter seiner Aufsicht Instrumentenflug üben. Nach einer Stunde Flugzeit

verlor in einem Radaranflug das Triebwerk des Flugzeugs an Schub. Die von Oberleutnant Hölker sofort eingeleiteten Notmaßnahmen blieben erfolglos. In dem schnell sinkenden Flugzeug – inzwischen nur noch etwa 100 Meter über dem Erdboden – war jetzt die Zeit gekommen, an die eigene Rettung zu denken. Der mitfliegende Pilot drängte zum Aussteigen, aber Ludger Hölker sah aus dem vorderen Sitz unter sich die Gemeinde Straßberg. „Erst weg von den Häusern!“ Das waren, nach dem Zeugnis seines Kameraden, die letzten Worte Hölkers, die erklären, warum er seine eigene Rettung hinauszögerte. Als er schließlich den Griff seines Schleudersitzes zog, war es für ihn zu spät. Der Schirm öffnete sich nur halb. Noch am gleichen Tag erlag er seinen schweren Verletzungen. Ludger Hölker, 1934 geboren, war das älteste von acht Kindern eines westfälischen Bauern. Als 15-jähriger verließ er das Gymnasium, um den Hof für seinen erkrankten Vater zu bearbeiten, erlernte dann das Schmiedehandwerk und holte anschließend die mittlere Reife nach. 1958 trat er als Offizieranwärter in die Luftwaffe ein. In den Beurteilungen seiner Vorgesetzten wird sein beispielhaftes Verhalten wiederholt herausgestellt. In seinem Verband wurde er Schwarmführer und aufgrund seiner hohen Qualifikation mit der Abnahme der jährlichen Überprüfungsflüge betraut. Daneben bereitete er sich in Abendkursen auch noch auf die Reifeprüfung vor. Als er zu seinem letzten Flug startete, war er zwei Monate verheiratet. Nach langen und schweren Lehrjahren lag sein Leben vor ihm, so wie er es sich gewünscht und für das er hart gearbeitet hatte. Dennoch wissen wir, dass er nicht eine Sekunde zögerte, als er sich entscheiden musste, sein eigenes Leben oder das Leben von Bürgern der Ortschaft Straßberg zu retten. Mit Namensgebungen wurde oft Tradition gebildet, mit dem Andenken an die, die vor der eigenen Generation waren und die vorbildlich ihre Pflicht getan hatten. Selbstlose Pflichterfüllung und persönliche Tapferkeit vieler Soldaten sind in der Vergangenheit furchtbar missbraucht worden. Das

Der Flugunfall von Captain Higgins

Am Freitagmorgen des 5. April 1957 war es sonnig und es herrschten frühlingshafte Temperaturen. Auf der Flightline in Fürstenfeldbruck stand ein einsitziges Kampfflugzeug vom Typ Republic F-84 F „Thunderstreak“

macht Traditionspflege durch Namensgebung in unserer Zeit so schwer. Jeder aber, so meine ich, wird die Luftwaffe in ihrem Willen verstehen, das Andenken eines Mannes zu ehren, der in Ausübung des Auftrages für die Erhaltung des Friedens bewusst sein Leben opferte, um andere zu retten. Wir wissen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit, dass auch andere so wie Ludger Hölker in ähnlicher Lage gehandelt haben. Aber nur in seltenen Fällen wird überliefert, was den verantwortlichen Flugzeugführer in den Sekunden vor dem Absturz bewegt. So soll der Name Ludger Hölker zugleich für die anderen und alle Toten der Luftwaffe stehen, die seit Beginn der Luftwaffe unserer Bundesrepublik Deutschland ihr Leben in Erfüllung ihrer Pflicht verloren. Vielleicht haben wir zu lange mit einer solchen Ehrung gewartet. Vielleicht haben wir es als allzu selbstverständlich angesehen, dass soldatische Pflichterfüllung auch im Frieden und für den Frieden den Einsatz des Lebens fordern kann. Vielleicht haben wir auch nicht genügend bedacht, dass die jungen Soldaten, welche die dreißiger Jahre, die Kriegs- und Nachkriegszeit nur vom Hörensagen kennen, nicht nur gute Ausbilder, sondern vor allem auch zeitgemäße Vorbilder brauchen – damit nicht der eine oder andere von ihnen rückwärts blickend sich unheilvollen und unbelehrbaren Verführern aus einer Zeit zuwendet, die wir längst und endgültig überwunden glauben. In dieser Zeit, in der so viel von der Wahrung persönlicher Rechte und der Erfüllung individueller Bedürfnisse die Rede ist, soll die Erinnerung an Leben und Tod dieses vorbildlichen Offiziers uns und alle künftigen Offiziere der Luftwaffe lehren, welche Haltung im Augenblick der Wahl zwischen Leben und Tod den Soldaten unseres Staates in besonderer Weise auszeichnet. In diesem Sinne gebe ich diesem zentralen Raum der Offizierschule der Luftwaffe, in dem alle künftigen Offiziere der Luftwaffe einen entscheidend formenden Teil ihrer Ausbildung erhalten, den Namen „Ludger-Hölker-Saal“.

mit einer deutschen militärischen Zulassung. Das Luftfahrzeug trug das Kennzeichen BA-102, gehörte zur Waffenschule der Luftwaffe 30 und hatte erst 103 Flugstunden absolviert. Da in den Tagen zuvor technische Reparatur-

arbeiten an dieser Maschine durchgeführt worden waren, stand sie zu einem Werkstattflug bereit. Diese speziellen Flüge wurden während des Aufbaus der Deutschen Luftwaffe in Fursty nur von drei US-Testpiloten mit großer Flugerfahrung durchgeführt. Als der vorgesehene Pilot ausfiel, wurde der amerikanische Captain Richard William Higgins per Telefon gebeten, den Flug zu übernehmen. Erfreut nahm er die Chance auf Fliegen bei diesem schönen Wetter wahr. Er startete mit der BA-102 gegen 10:49 Uhr Ortszeit gen Osten. Nach dem Abheben bei Erreichen des Pistenendes traten erste Probleme mit dem Triebwerk auf. Augenzeugen berichteten von einer Rauchfahne hinter dem Flugzeug und ungewöhnlichen Geräuschen. Für einen Startabbruch war es bereits zu spät. In einem leichten Steigflug flog Captain Higgins nun eine Rechtskurve nach Süden. Er beabsichtigte so schnell wie möglich wieder auf der Landebahn 10 zu landen. Er schaffte einen Steigflug auf rund 300 Metern Höhe über der Klosterkirche. Dann verschlimmerte sich die Situation, die Leistung des Triebwerks ließ weiter nach und das Flugzeug ging in einen steiler werdenden Sinkflug über. Augenzeugen berichteten von Kraftstoffdunst und sahen Rauch und Flammen aus dem Abgasrohr seiner F-84 F kommen. Über dem westlichen Ortsrand von Fürstenfeldbruck war er bereits sehr tief und bekam vom Kontrollturm den Befehl zum „Aussteigen“. Offensichtlich verzögerte er nun die Betätigung seines Schleudersitzes, bis er unbewohntes Gebiet erreicht hatte. Erst in 80 Metern Höhe aktivierte er den Schleudersitz, zum vollständigen Öffnen seines Fallschirms war es jedoch zu spät und er verstarb an der Unfallstelle im Alter von 34 Jahren. Sein letzter Flug dauerte nur zwei Minuten und achtzehn Sekunden. Als Ursache wurde ein Materialfehler im Triebwerk vom Typ Wright J-65-W-3 festgestellt. Eine oder mehrere Leitschaufeln der 4. Verdichterstufe brachen aufgrund von Materialermüdung ab. Die Stadt Fürstenfeldbruck hat auf Initiative des damaligen ersten Bürgermeisters Dr. Fritz

Abschließende Bemerkungen

„Hals- & Beinbruch!“ lautet der Wunsch für Piloten, bevor sie ihrem Beruf oder ihrem Hobby nachgehen. Der Ausdruck mit den „schlechten“ Wünschen stammt aus dem

Bauer das vorbildliche Handeln mit der Benennung einer Straße nach Captain Higgins gewürdigt. Die „Richard-Higgins-Straße“ liegt rund einen Kilometer von der Absturzstelle entfernt. Die Witwe Elisabeth Higgins besuchte gemeinsam mit ihrer Tochter Blair Higgins-Sanderson Fürstenfeldbruck und taufte am 5. April 2000 zum Unfallzeitpunkt um 10:51 Uhr ein Gebäude im Fliegerhorst, das während der US-Zeit als Schule und Kindergarten diente in „Captain Higgins Gebäude“. Im Dezember 2002 kam es erneut zu einer Namensgebung, als die Grundschule West in Fürstenfeldbruck den neuen Namen „Richard-Higgins-Volksschule“ bekam.



Bild 13: Wie Oberleutnant Hölker so überflog auch Captain Higgins in einer kritischen Situation bewohntes Gelände von Fürstenfeldbruck und bezahlte diese Entscheidung mit seinem Leben. Er wurde posthum zum Major befördert und seine Tat mit vielen Ehrungen gewürdigt.

jiddischen Sprachgebrauch und lautet dort „Hazlacha been Bracha!“ - wörtlich übersetzt sowohl Glück als auch Segen. Dann erhalten die Pilotenwünsche einen Sinn und erhalten

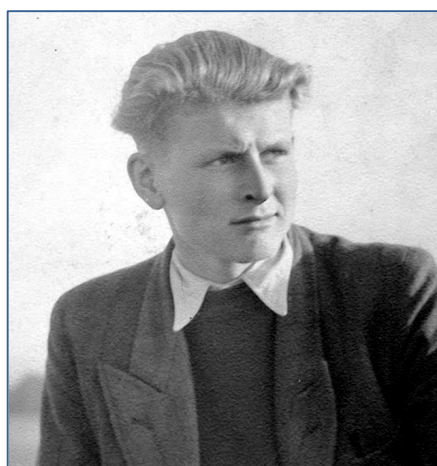
einen positiven Sinn. Sowohl Captain Higgins als auch sieben Jahre später Oberleutnant Hölker hatten kein Glück. Sie fällten in Sekundenbruchteilen eine Entscheidung, die zwar einen wesentlich größeren Schaden am Boden verhinderte, aber die sie mit dem eigenen Leben bezahlen mussten. Ihre Opfertode haben viele Ehrungen nach sich gezogen. Da sie in Ausübung ihres Flugdienstes einen folgenschweren Entschluss fassten und sich für andere opferten, hat die Deutsche Luftwaffe beide Jetpiloten zu Vorbildern auserkoren,

insbesondere ist dies für Offizieranwärter der Fall. Die Namensgebung zweier Grundschulen mit beiden Militärpiloten zeigt aber auch, dass diese Vorbildfunktion ebenso für Schüler und Schülerinnen im jugendlichen Alter gilt. Die Beschäftigung mit den Leben und den Unglücksflügen von Captain Richard W. Higgins und Oberleutnant Ludger „Lutz“ Hölker verdeutlicht, dass hier zwei Menschen Zivilcourage gezeigt und ihr Leben zum Wohle anderer geopfert haben.

Bilder aus Ludger Hölkers Leben und von Ehrungen nach seinem Tod



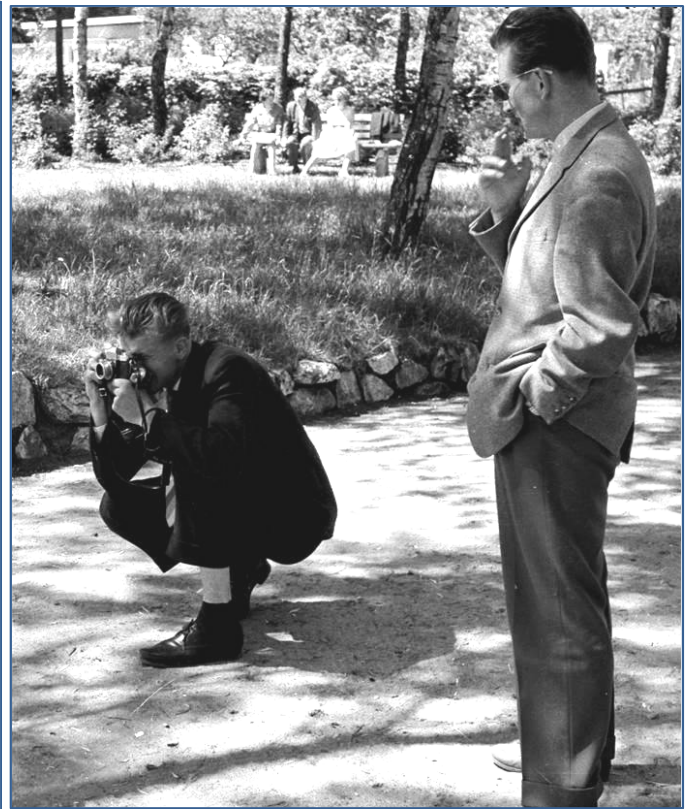
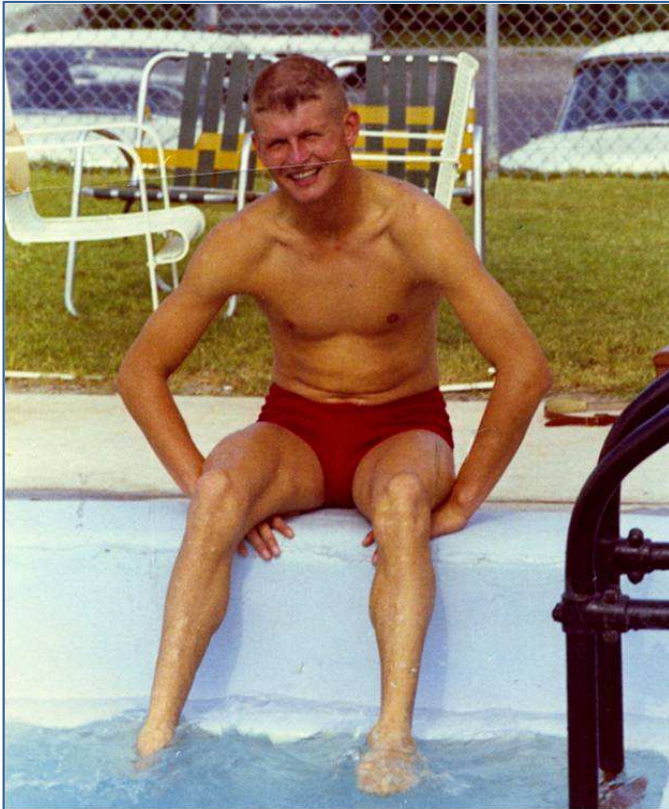
Bild 14: Familienfoto mit den Eltern Agnes und Bernard Hölker in der Mitte sowie einigen ihrer Kinder, Cousins und Cousinen. Ludger Hölker ist links außen zu sehen.



◀ Bild 15: Ludger Hölker im jugendlichen Alter.



Bild 16: Fahnenjunker Hölker (links außen, stehend) 1958 während des Offizierlehrgangs.



Bilder 17 + 18: Ludger Hölker 1961 an einem Swimming Pool der Officers Mess auf der Lackland AFB in Texas/USA (links) sowie in Ausübung seines Hobbies, das Fotografieren und Filmen (rechts).



Bilder 19 + 20: Leutnant Hölker im Frühjahr 1961 in Vorbereitung auf einen Flug mit der einsitzigen Republic F-84 F „Thunderstreak“ während seiner Ausbildung zum Jetpiloten in Luke AFB in Arizona/USA.



Bild 21: Einige Teilnehmer des Lehrgangs 61-G-1, (v.l.n.r.) die Leutnante Hölker, Pfau und Welker, im Sommer 1961 auf dem Rückflug nach Deutschland über Asien bei einem Zwischenstopp in San Francisco.



◀ Bild 22: Ludger Hölker 1961 während eines Zwischenstopps in Asien.



Bild 23: Agnes und Bernard Hölker im Sommer 1961 mit ihren acht Kindern während des Urlaubs von Leutnant Hölker (hintere Reihe rechts). Er hatte gerade die fliegerische Ausbildung in den USA beendet.



Bild 24: Der Unfallort Straßberg in Relation zum Heimatflugplatz von Major Walter Sütterlin und Oberleutnant Ludger „Lutz“ Hölker. Heute liegt die Unfallstelle in der Nähe eines städtischen Grillplatzes im Norden der damals selbständigen Gemeinde. Seit 1972 ist Straßberg ein Ortsteil von Bobingen.

<p style="text-align: center;">Allzu plötzlich mußte unser großes Glück zu Ende gehen.</p> <p>Am 15. September 1964 starb mein Mann</p> <p style="text-align: center;">Ludger Hölker Oberleutnant der Luftwaffe</p> <p>im Alter von 30 Jahren den Fliegertod.</p> <p>Klosterlechfeld, den 18. September 1964 Fuggerstraße 244</p> <p style="text-align: right;">Charlotte Hölker, geb. Hagg und Angehörige</p> <p>Der Trauergottesdienst mit anschließender Beerdigung findet am Samstag, den 19. September 1964, um 10.00 Uhr in Billerbeck bei Coesfeld (Westfalen) statt.</p>	<p style="text-align: center;">NACHRU F</p> <p>In treuer Pflichterfüllung starb am 15. 9. 1964 den Fliegertod</p> <p style="text-align: center;">Oberleutnant Ludger Hölker Flugzeugführeroffizier</p> <p>im Jagdbombergeschwader 32.</p> <p>Mit ihm verliert das Jagdbombergeschwader einen vor- bildlichen Offizier und immer hilfsbereiten Kamera- den.</p> <p>Sein Andenken wird in unserer Gemeinschaft stets lebendig bleiben.</p> <p>Lechfeld, den 16. September 1964 DER KOMMODORE</p>
---	---

Bilder 25 + 26: Todesanzeige der Witwe Charlotte Hölker, geb. Hagg (links) und Nachruf des Kommodore des Jagdbombergeschwaders 32 in Lechfeld (rechts).



Bild 27: Am 17. September 1964 führte das Jagdbombergeschwader 32 zu Ehren seines verstorbenen Luftfahrzeugführers Oberleutnant Ludger „Lutz“ Hölker eine Trauerfeier durch. Zwei Tage später fand die Beisetzung Ludger Hölkers mit militärischen Ehren auf dem Friedhof seiner Geburtsstadt Billerbeck statt.



Bilder 28 + 29: Im Auftrag des damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Alfons Goppel erhielt Charlotte Hölker für ihren verunglückten Mann am 4. Mai 1965 die Bayerische Rettungsmedaille. Auf der Rückseite steht: „Für opferbereiten Einsatz des eigenen Lebens“ (links Vorderseite der Medaille). Der damalige Kommodore des Jagdbombergeschwaders 32, Oberst Fritz Morgenstern, benannte am 21. September 1984 die Verbindungsstraße zwischen Schwabstadlkaserne und Fliegerhorst Lechfeld (rechtes Bild mit Blick Richtung Flugplatz) in „Ludger-Hölker-Straße“.



Bild 30: Herzstück des OSLw-Neubaus in Fürstenfeldbruck ist das „Auditorium Maximum“. Generalleutnant Gerhard Limberg hielt am 18. Oktober 1977 zur Namensgebung in „Ludger-Hölker-Saal“ eine bewegende Rede. Oberleutnant Hölkers vorbildliches Verhalten zeige den jungen Offizieranwärtern beispielhaft die von Offizieren der Luftwaffe abverlangte Pflicht, auch für das Leben anderer einzustehen. Das Motto „ICH WILL...“ (am rechten Bildrand) der Offizierschule der Luftwaffe ist erst Mitte der achtziger Jahre durch den damaligen Kommandeur Brigadegeneral Friedrich P. Busch eingeführt worden.



Bild 31: Zur Gedenkfeier 40 Jahre nach dem Absturz Oberleutnant Hölkers in Straßberg kamen seine Witwe, fünf seiner Geschwister, sein ehemaliger Staffelkapitän, zwei damalige Staffelkameraden, hochrangige Vertreter der Luftwaffe und der öffentlichen Verwaltung sowie viele Straßberger Bürger.



Bild 32: Prominente Teilnehmer der Gedenkfeier am 15. September 2004 waren (v.l.n.r.): Landrat des Landkreises Augsburg, Dr. Karl Vogele, Bürgermeister von Hölker's Heimatstadt Billerbeck, Harald Koch, Bürgermeister der Stadt Bobingen, Bernd Müller, Kommandeur der Offizierschule der Luftwaffe in Fürstentfeldbruck, Brigadegeneral Jochen Both und Kommodore des Jagdbombergeschwaders 32 „ECR“ in Lechfeld, Oberst Bernd Martin. Auf der Tafel des Gedenksteins steht: „*Er opferte sein Leben für die Bewohner von Straßberg und verunglückte mit seinem Flugzeug an dieser Stelle.*“



Bild 33: Im Familiengrab Hölker wurde Ludger am 19. September 1964 mit militärischen Ehren beigesetzt.

Danksagungen

Seit dem Herbst 2003 beschäftige ich mich mit dem Leben von Ludger Hölker und mit den Auswirkungen seines Flugzeugabsturzes. Die Idee einer Gedenkfeier an der Unglücksstelle nach 40 Jahren wurde nachhaltig vom Bürgermeister der Stadt Bobingen, Bernd Müller, unterstützt. Evelyn Hölker ist die Nichte des Piloten und hat mir viele Bilder aus den Familienalben Hölker zukommen lassen. Generalmajor a. D. Bruno von Mengden, die Oberstleutnante a. D. Otto Kammermayr und Otto Stedele gehörten der 1. Staffel des JaboG 32 an und haben mir einige Details aus der Lechfelder Zeit von Ludger „Lutz“ Hölker erzählt. Gerd Welker war ein Crewkamerad von Ludger und hat mir einige Bilder aus der Ausbildungszeit in den USA geschickt. Insbesondere danke ich Reinhold Lenski, Kulturamtsleiter der Stadt Bobingen. In einer ansteckenden Begeisterung entwickelt er Ideen und versucht sie mit stetiger Energie umzusetzen. Seit dem Herbst 2003 bilden wir in Bezug auf das Erinnern an den Opfertod Ludger Hölkers ein Team.

Bildnachweis

Bildstelle JaboG 32: Bild 5, LMWLw: Bilder 30, 31 und 32, dpa: Bild 13, Gemeinschaft JaboG 49: Bilder 7 und 9, Hölker, Evelyn: Titelbild und Bilder 2, 3, 4, 6, 14, 15, 16, 18, 23, 25, 26 und 27, Kammermayr, Otto: Bild 17, Meyer, Harald: Bilder 10, 11, 24, 29 und 33, PIZLw: Bild 8, Welker, Gerd: Bilder 1, 19, 20, 21 und 22, Wikipedia: Bild 28.

Möge der Opfertod von Ludger Hölker und seine selbstlose Entscheidung ein Beispiel für alle Menschen sein und sie ermutigen, ihr eigenes Leben dem Wohle der Allgemeinheit unterzuordnen, um so eine Katastrophe zu verhindern!