

birges gebracht hat. In einer DDR-Region, wo das West-Fernsehen allenfalls bei Überreichweiten zu empfangen ist und wo die Buchstaben ZDF – ARD nach einem verbreiteten Schnack als Abkürzung für „Zentrales Deutsches Fernsehen außer Raum Dresden“ stehen, sickern die Informationen nur spärlich und wuchern die Spekulationen um so kräftiger.

Aus Amerika seien die Journalisten dagewesen, aus England, „einer sogar aus Ägypten, es kann aber auch Australien gewesen sein, wissen Sie, für uns ist das alles dasselbe“. Das ganze Dorf – Straße rauf, Straße runter – sei gefilmt worden, „selbst unser Konsum“, berichtet Frau Göbel, die tagsüber im einzigen Lebensmittelladen aus- hilft.

Für Bauer Elbe, er geht auf die achtzig, war es zuviel. Er, der damals als erster am brennenden Flugzeug eintraf und der nun schon 53 Jahre in Börnersdorf lebt, mußte überall als Kronzeuge herhalten. Jetzt liegt er auf dem zerschissenen grünen Sofa in der Küche, drei Kissen unter dem Kopf, und hält sich immer wieder die Hand vors Gesicht: „Das Herz, wissen Sie, das Herz.“

Mit Heidemann damals – „ein strammer Mensch, sah vollgefressen aus, war aber anständig“ –, das sei ja noch angegangen. Aber dann die Engländer und die Amerikaner – die hätten nicht mal dankeschön gesagt. „Ne, ich war fertsch. Da ham se mich fotografiert, draußen und hier hinnen, immer wieder – zu was denn, zu was denn?“

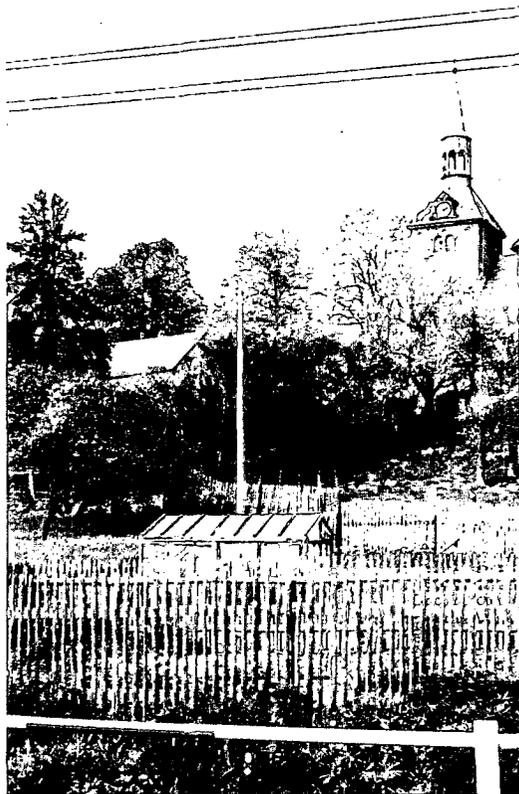
Noch immer kommen Besucher aus vielen Ländern nach Börnersdorf. West-Touristen machen einen Abstecher aus Dresden in die abgeschiedene Dorfidylle, die so unerwartet zu Weltruhm kam. Sie gehen den Sandweg hinauf zum Friedhof und photographieren die Kreuze auf den Gräbern der neun Toten aus jenem legendenträchtigen Flugzeug. Schon fehlen zwei oder drei der Emaillenschilder, auch jenes für den Flugzeugführer Friedrich Gundlfinger, auf denen die Namen und der Todestag, bei einigen auch Geburtsdatum und Dienstgrad eingeschrieben sind. Souvenirjäger aus dem Westen, so vermuten die Dörfler, haben sie abgeschraubt und würden nun wohl auch daraus noch Geld machen.

Ist nun auch an den Gräbern manipuliert worden, wie im Westen schon mancher wissen will? Sie sind mit Stiefmütterchen geschmückt. Alle Kreuze bis auf eines sind aus demselben grauen Eichenholz. Ihre Vorderseite ist leicht verwittert, die Rückseite sieht auffallend glatt und weniger alt aus. An der Kirchenmauer liegt ein Stapel mit Latten. Sie

sind aus demselben, maserigen Holz. Es heißt, der Totengräber fertige seine Kreuze daraus, seit vielen Jahren.

Die Gräber seien immer gepflegt worden, die Frauen aus dem Dorf hätten jedes Jahr dort ein paar Blumen mitgepflanzt. Voriges Jahr sei der Sohn des toten Piloten Gundlfinger dagewesen und hätte einen Stein in Auftrag gegeben.

Bauer Elbe will sich noch genau erinnern. Am Abend, als das Flugzeug ausgeglüht war, sei der Ede Grimme mit seinem Tafelwagen gekommen und habe die Reste der verkohlten Leichen aufgeladen, „des waren do bloß noch Stumpeln“. Woher man die Namen der Toten und ihre Daten wußte? „Die ham in



Absturzort Börnersdorf: Idylle mit Weltruhm

Berlin angerufen und des am Telefon geehert.“

In den letzten Wochen ist kaum einer aus dem Dorf mehr zum Friedhof gegangen. Die Leute trauen sich nicht recht, „wissen Sie, da ham immer so viele von uns da rumgemacht“ – Männer von der „Stasi“, so wird erzählt. So viel ist sicher, der DDR-Staatssicherheitsdienst war äußerst wachsam und offenbar früher als die gesamte Weltpresse informiert. Schon am 20. April, drei Tage bevor die erste Meldung in der „New York Times“ die bevorstehende Sensation ankündigte, begannen in Börnersdorf die Verhöre von Dorfbewohnern.

„Vor dem 24. April 1980 konnte der ‚Stern‘ mit seinem ganzen Käse über Adolf doch nicht kommen“, sagt ein knapp sechzigjähriger Bauer im Ge-

spräch am Gartenzaun. „Erst an dem Tag ist nämlich der Franz Westermaier gestorben, das war der einzige Überlebende aus diesem Flugzeug. Der hat doch gewußt, daß da keine Tagebücher in der Maschine waren. So lange mußte der Heidemann mit seinem Krempel halt warten.“

Und wo er nun wirklich Einzelheiten über den Absturz und alle Daten über die Toten am zuverlässigsten hätte erfahren können, da hat sich der „hartnäckigste, raffinierteste Reporter in Deutschland, der zähste Spürhund („Stern“) gar nicht hingefunden.

Kaum 15 Kilometer von Börnersdorf entfernt, im Evangelischen Pfarramt von Langenhennersdorf, liegt das „Grabregister Börnersdorf“, eine alte Kladde mit allen Eintragungen vom Jahrhundertbeginn an bis heute. Sämtliche Namen der Toten, soweit bekannt, sind mit alter deutscher Handschrift dort aufgeführt, später manche Schreibweise verbessert, manches Datum nachgetragen. Am Ende heißt es:

Art des Todes: Flugzeug verunglückt. Selbiges ist brennend auf der Flur Börnersdorf nahe des Heidenholzes abgestürzt. Genannte Personen von Nr. 8 bis 16 waren teilweise bis zur Unkenntlichkeit verbrannt. Diese wurden von einer zur Zeit anwesenden Fliegerformation am 27. 4. 45 mit Militärischer Ehrung feierlich beigesetzt. Grabrede hielt der hier anwesende Pfarrer Krüger.

Eine alte Frau beugt sich über das Grab ihres Mannes, zupft am Unkraut und stützt sich dann mit der Harke ab. Erna Schmidt ist 76 Jahre alt. „Bei mir ist der Heidemann nich gewäsen. Der kannte mich ja och gar nich. Ich weeß garnischt. Aber jezze will man alles wissen.“

Sie richtet sich auf, der Blick geht über die Friedhofsmauer hinaus auf die Felder: „Ob vielleicht doch der Adolf und die Eva Braun hier liegen tun? Da wo ‚unbekannter Soldat‘ und ‚unbekannte Frau‘ auf dem Kreuze stäh? Der Adolf hatte doch so ne Silberplatte im Koppe. Ja, wenn man die jezze ausgraben tät – wer weiß. . .“

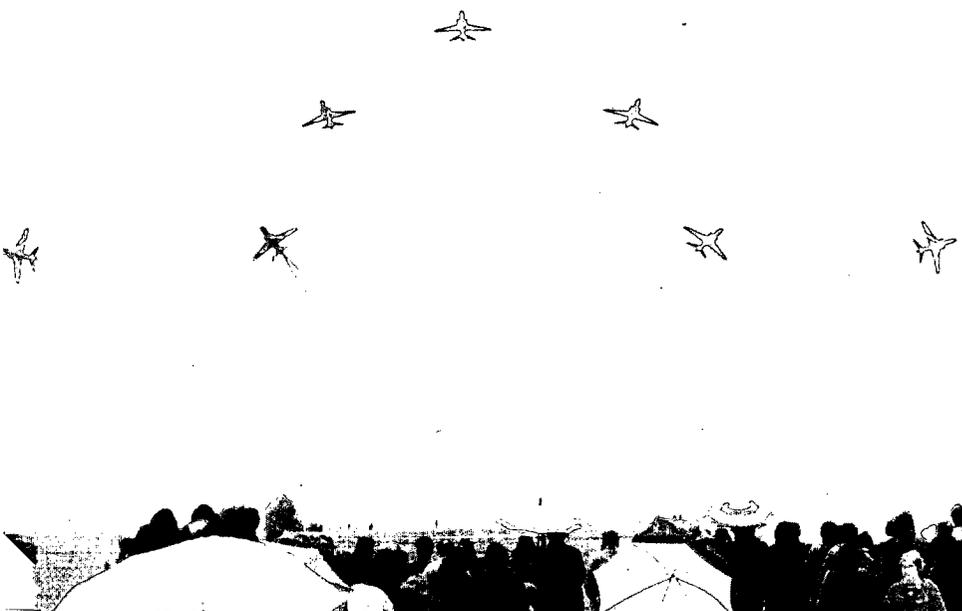
LUFTFAHRT

Tödliches Spektakel

Nach dem Absturz eines kanadischen Jagdbombers fordern Politiker den Verzicht auf lebensgefährliche Flugdarbietungen.

Fluglotse Hans Stang beobachtete „völlig unkontrollierte Bewegungen, so ein Trudeln“. Gleich danach „flogen brennende Rumpfteile weg“.

Eine Rauchsäule kündete wenig später, am Pfingstsonntag um 14.15 Uhr, vom makabren Ende einer Show auf dem Frankfurter US-Militärflugplatz: Ein Starfighter der kanadischen Luftwaffe war bei Tiefflugvorführungen am



„Red Arrows“ beim Schauflug*: „Sicherheitspolitische Öffentlichkeitsarbeit“?

„Tag der offenen Tür“ auf einen Autobahnzubringer neben dem Frankfurter Waldstadion gestürzt. Der Pilot, der 27jährige Fliegerhauptmann Alan Stephenson von der in Söllingen bei Baden-Baden stationierten 439. kanadischen „Fighter Squadron“, konnte sich unmittelbar vor dem Aufschlag mit dem Schleudersitz retten und landete geschockt, aber unverseht an seinem Fallschirm.

Wrackteile der explodierten CF-104 trafen einen stadtauswärts fahrenden Peugeot-Kombi. In den Trümmern verbrannten der 40jährige evangelische Pfarrer Martin Jürges aus Frankfurt, seine 38jährige Frau Irmtraud, der 11jährige Sohn Jan, die einjährige Tochter Katharina und die 77jährige Mutter Erna. Eine 19jährige Verwandte wurde aus dem Fahrzeug geschleudert und erlitt schwere Brandwunden. Berstende Flugzeugteile trafen rund 50 parkende Personewagen, zwölf Autos brannten aus.

Es hätte weit schlimmer kommen können. 500 Meter hinter der Absturzstelle feierten Zehntausende den „Wäldchenstag“, ein Frankfurter Volksfest, kaum 100 Meter vom Unfallort entfernt wurde auf 20 Feldern Tennis gespielt, 300 Meter weiter liegt eine Großtankstelle. Und auf der „Air Base“, nur 1000 Meter Luftlinie von der Aufschlagstelle entfernt, hatten rund 400 000 Zuschauer die waghalsigen Flugmanöver verfolgt.

Die naheliegende Schreckensvision von einem Düsenjäger, der in eine Menschenmenge stürzt, veranlaßte die „FAZ“ zu der Bemerkung, es müsse noch „das Glück im Unglück gepriesen werden“ – und warf die Frage auf, ob solche „tödlichen Militärspektakel“ (so der Bonner Grünen-Sprecher Otto Schi-

ly) über Wohngebieten nicht unterbleiben sollten.

Das Bundesverteidigungsministerium, als zuständige Genehmigungsbehörde, hatte die Erlaubnis erteilt – gegen erhebliche Widerstände. Die hessische Landesregierung zum Beispiel lehnte die Flugdemonstrationen ab, aber die Hessen hatten, wie Innenminister Herbert Günther (SPD) hinterher öffentlich bedauerte, „keine rechtlichen Möglichkeiten, ihre Einwände durchzusetzen“.

Auch die Bundesanstalt für Flugsicherung, deren Mitarbeiter Störungen der Zivilluftfahrt befürchteten, war laut Abteilungsleiter Manfred Heinlein „zunächst strikt gegen diese Darbietungen“. Nach Programmkürzungen und auf Drängen der amerikanischen Veranstalter und des Bonner Verteidigungsministeriums ließen sich die Luftschützer aber doch umstimmen – für Uwe Holzwig von der Pilotenvereinigung Cockpit „nicht zu verstehen“.

Holzwig, früher selbst Starfighter-Pilot, hält Schauflüge „mit diesem unberechenbaren Flugzeug“ – allein die Bundeswehr verlor bislang 256 Maschinen und 108 Piloten durch Starfighter-Unfälle – schlicht für „fahrlässig“, zumal „vor einer so großen Menschenmenge“.

Risiken für Leib und Leben sind bei Flugdemonstrationen wohl immer gegeben. Beispiele gibt es genug, für jedes Jahrzehnt seit dem Krieg:

▷ September 1982: Bei den Mannheimer Luftschiffertagen verliert ein Chinook-Hubschrauber der US-Armee seinen Heckrotor und fällt wie ein Stein auf die Autobahn: 46 Insassen, zumeist Fallschirmspringer aus Frankreich, England und der Bundesrepublik, sterben in den Flammen.

- ▷ Juni 1973: Bei der Luftfahrtmesse auf dem Pariser Flugplatz Le Bourget explodiert ein sowjetisches Überschallflugzeug vom Typ Tupolew 144 bei einem Demonstrationsflug in der Luft. Die Trümmer stürzen auf die Gemeinde Goussainvielle, 13 Menschen, darunter die sechs Besatzungsmitglieder, sind auf der Stelle tot.
- ▷ September 1968: Bei der Flugschau im englischen Farnborough stürzt ein französischer Marineaufklärer vor 100 000 Zuschauern auf ein Flughafengebäude: sechs Tote.
- ▷ September 1952: Ebenfalls in Farnborough rast ein britischer „D. H. 110“-Düsenjäger in die Flugschaubesucher: 26 Zuschauer und zwei Besatzungsmitglieder finden den Tod.

Kunstflug-Piloten haben meist keine hohe Lebenserwartung, viele verunglücken schon beim Training. So verlor die berühmte US-Staffel „Thunderbirds“ seit ihrer Gründung 1953 bereits 18 Flugzeugführer. Allein vier Piloten starben im Januar 1982, als eine Viererformation vom Jet-Typ T-38 Talon („Kralle“) nach einem mißglückten Übungslooping im Wüstensand von Nevada explodierte.

Vier Mitglieder der britischen „Red Arrows“ kamen ums Leben, als in Kemble im Januar 1971 zwei Jets vom Typ Gnat („Stechmücke“) bei einem riskanten Trainings-Manöver in der Luft zusammenstießen und abstürzten.

Heikle Kunststücke standen in Frankfurt angeblich nicht auf dem Programm. Laut Staatssekretär Peter-Kurt Würzbach vom Bundesverteidigungsministerium flog die kanadische Fünferstaffel „The Tigers“, der auch die Unglücksmaschine angehörte, nur „Ausschnitte aus dem täglichen Ausbildungsprogramm“. Augenzeugen sprachen dagegen von „gewagten Luftschauben“ knapp 20 Meter über der Piste.

Nun scheint es auch Parteipolitikern an der Zeit, die Luftakrobatik über Ballungsräumen in Frage zu stellen. Frankfurts CDU-Oberbürgermeister Wallmann fordert plötzlich ein Flugschaubot über dem Rhein-Main-Gebiet. Hessens Innenminister Günther will sich bei der Bundesregierung gar dafür stark machen, daß in der Bundesrepublik keine Schauflüge mehr stattfinden.

Das kanadische Verteidigungsministerium hat nach dem Unfall prompt die Teilnahme an weiteren Luft-Vorführungen in der Bundesrepublik untersagt. Auch die US-Amerikaner fühlen sich laut Air-Force-Pressesprecher Joseph Carter „verantwortlich und schwer betroffen“. Dennoch sind, so Carter, in diesem Jahr noch fünf Schau-Flugtage in der Bundesrepublik vorgesehen.

Ganz im Sinne des Bundesverteidigungsministeriums. Demonstrationen fliegerischen Könnens, sagt Staatssekretär Würzbach, seien nun mal „Teil sicherheitspolitischer Öffentlichkeitsarbeit“. Auf sie, so Würzbach, dürfe „grundsätzlich nicht verzichtet werden“.

* In Hannover, 1980.