

SERIE



Späth-Flugzeug bei Groß Behnitz in der DDR: Eine mißtrauische Großmutter verhindert die Flucht

„Ich komme wieder, Genossen“

Die Phantom-Flüge des Piloten Friedemann Späth in die DDR (III): Der Eindringling schlägt sich durch

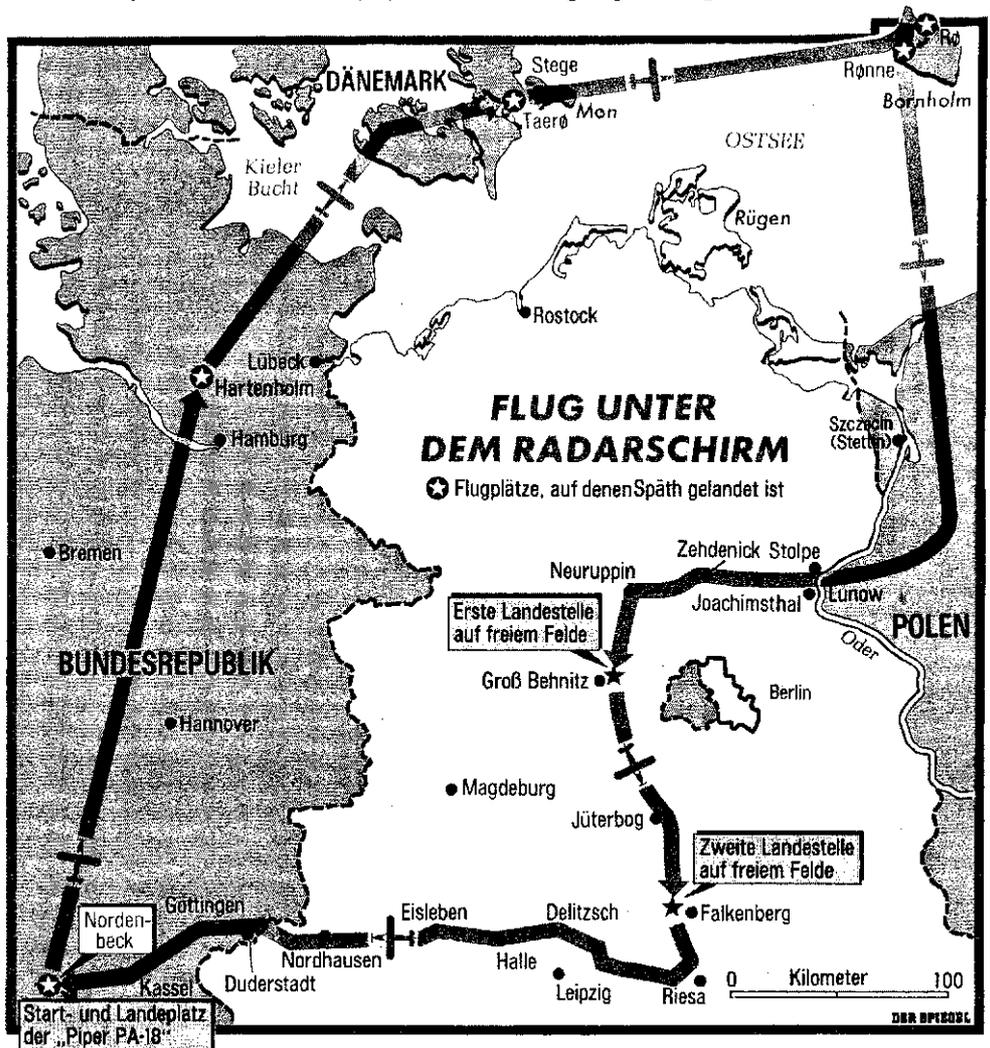
Zweieinhalb Stunden nach ihrem fluchtartigen Alarmstart von der dänischen Ostsee-Insel Bornholm hatte die bundesdeutsche Sportmaschine mit dem Kennzeichen D-EHCK die Oder erreicht.

Aus der Luft machte die deutsch-polnische Grenze einen offenen, unbefestigten Eindruck; alles, was der Pilot sehen konnte, war ein offenkundig unbesetzter hölzerner Wachturm, der links vor ihm im Walde stand und sich beschaulich wie ein Jäger-Hochsitz ausnahm.

Die „Piper“ überflog die Oder zwischen Lunow und Stolpe ziemlich genau an dem Punkt, an dem der Fluß nach Nordosten abknickt. Friedemann Späth hatte sich die Stelle auf der Karte vorher ausgesucht, weil das Gebiet nur dünn besiedelt schien. Tatsächlich war außer einem Angler, der reglos am polnischen Ufer saß, kein Mensch zu sehen. Auch die Loren auf den Schmalspurgleisanlagen im Flußtal zwischen Oder und Oderkanal standen an diesem Samstag, dem 24. September 1977, still.

Späth überprüfte die Flugzeit. Es war 14.40 Uhr. Fast anderthalb Stunden zuvor, gegen 13.15 Uhr, war er westlich des ehemals deutschen Seebades Horst in den polnischen Luftraum eingedrungen.

Von Suchflugzeugen und Abfangjägern hatte er nichts bemerkt. Offensichtlich war der verbotene Einflug der polnischen Luftverteidigung entgan-



gen. Und es gab keinen Grund für die Annahme, daß die Flugsicherung der DDR sich wachsamer zeigte.

Das Flugzeug blieb, in einer Höhe von nur knapp 50 Metern, unverändert auf Westkurs. Späth blinzelte in die südwestlich stehende Sonne, die ihn trotz seiner Schutzbrille stark von links blendete. Die Niedrigfliegerei zwang ihn, ständig auf unvermutet auftauchende Hochspannungsleitungen zu achten. Gleichwohl gelang es ihm, den Steuerknüppel nur mit den Knien haltend, durch die Scheiben der Flugzeugkanzel hindurch von Zeit zu Zeit einige Fotos zu schießen.

Überall in den Dörfern, die er überflog, herrschte Samstags-Ruhe. Die Straßen lagen wie ausgestorben. In Groß Zietzen über Eberswalde beobachtete er einen Anwohner bei seiner

konnte es sich nicht verkneifen, eines jener leichtsinnigen Spielchen zu beginnen, die er früher, vor dem Unfall, bei dem er 1968 mit seiner Tieffliegerei ein elfjähriges Kind fahrlässig tötete, so sehr geliebt hatte: Baumwipfel-Hüpfen.

Über Zehdenick stieß er auf eine Eisenbahnlinie, der er bis zum Ruppiner See folgte. Dann drehte er nach Süden ab und flog an einer Bahnlinie, die laut Fliegerkarte eigentlich hätte stillgelegt sein müssen, aber, wie Späth feststellte, dennoch befahren war, Richtung Paulinenaue.

Allmählich näherte er sich jetzt seinem Zielort Klein Behnitz. Auf der Karte war das Dorf nicht eingetragen, aber aus dem Shell-Atlas wußte Späth, daß es unweit südlich der zweigleisigen Eisenbahnlinie Berlin—Rathenow lag,

Die Piper rollte auf dem leicht ansteigenden Stoppelacker glatt aus und kam am Feldrand neben einem übermannshohen Gebüsch zum Stehen. Es war genau 16 Uhr.

Noch in der Kancel lud Späth als erstes seine Bockbüchsenflinte durch. Die Tränengaspistole trug er ohnehin schußbereit in der Tasche seines Anoraks. Vorsichtig sprang er aus dem Flugzeug heraus.

Etwa ein Kilometer weiter östlich lief die Landstraße von Nauen nach Brandenburg vorbei, und Späth sah sofort, daß sie trotz des Samstagnachmittags stark befahren war. In nahezu ununterbrochener Reihenfolge passierten Autos, Traktoren, Motorräder, Lastwagen, Omnibusse und sogar Militärfahrzeuge; kaum denkbar, daß sie das knallgelbe Flugzeug, das sich vor dem grünen Gebüsch wie ein bunter Klecks abhob, nicht sahen.

Aber niemand hielt an oder verlangsamte auch nur die Fahrt. Auf die Entfernung konnten die Leute, wie Späth hoffte, ihn nur für einen Agrarflieger der DDR halten, zumal deren Maschinen ebenfalls gelb gestrichen waren. Der Gedanke an ein bundesdeutsches Sportflugzeug war zu abwegig, als daß er einem zufällig daherfahrenden DDR-Bürger hätte in den Sinn kommen können.

„Ich bin Regierungsbeauftragter für Familienzusammenführungen.“

Späth entlud das Flugzeug, das immer noch Treibstoff für gut drei Stunden in den Tanks hatte, und drehte es wieder in Startrichtung. Dann bestieg er seine Klappleiter und füllte Sprit aus den Reservekanistern nach.

In der Ferne sah er wiederholt die großen Verkehrsflugzeuge der Pan Am, die durch die Luftkorridore von Frankfurt und Hamburg aus südlich und nördlich seines Standpunktes West-Berlin anfliegen.

Einmal flogen auch große, zweimotorige Militärmaschinen mit rauh klopfendem Kolbenantriebwerk in etwa 600 Meter Höhe an ihm vorbei; am Seitenleitwerk glaubte er den roten fünfzackigen Sowjetstern zu erkennen.

Auf der anderen Seite des Gebüschs, neben dem die Piper stand, zog ein Schlepper langsam seine Ackerfurchen. Der Fahrer konnte Späths Maschine am Boden zwar nicht sehen, aber der Landeanflug war ihm sicher nicht entgangen. Doch aus dem regelmäßig näherkommenden und sich wieder entfernenden Motorgeräusch des Traktors hörte Späth, daß der Mann keine Anstalten machte, nach ihm zu schauen.

Kurz vor 20 Uhr marschierte Späth los — auf die Ortschaft zu, die er für Groß Behnitz hielt, denn noch besaß er



Pilot Späth im „Piper“-Cockpit: Den Abfangjägern entgangen

Wochenendbeschäftigung: Der Mann stand auf einer Leiter und strich sein Hausdach dunkelblau.

Bei der Ortschaft Joachimsthal zwischen Werbellin- und Grimnitz-See bog die Piper in nordwestlicher Richtung in eine große Waldschneise ein und hielt dann wieder mit genauem Westkurs auf Zehdenick zu. Berlin, das jetzt südlich lag, wollte Späth in einem weiten Bogen umfliegen; er wußte, daß rings um die Stadt viele sowjetische Truppen stationiert sind, und legte keinen Wert darauf, plötzlich über einer Kasernenanlage aufzutauchen.

Im unübersichtlichen und ausgedehnten Waldgebiet der Schorfheide vor Zehdenick bot das Gelände keine Orientierungspunkte mehr. Späth mußte sich ganz auf den Kompaß verlassen. Zum Glück wehte ein starker Ostwind, der den Flug beschleunigte und keine nennenswerte Abdrift verursachte.

Unten zog die stille Landschaft der Mark Brandenburg vorbei. Der Pilot

am Beginn einer langen, charakteristischen Seenkette, die sich bis nach Brandenburg an der Havel hinunterzieht.

Kaum hatte er, mit Südkurs von Paulinenaue kommend, die Bahnlinie gekreuzt, als er links vor der Seenplatte, die hinter einem Waldstück in der Sonne blinkte, eine Ortschaft sah. Eine S-förmig geschwungene Straße verband sie nach zwei Kilometern mit einer kleineren Siedlung.

Späth folgte der Straße, auf der eine Radfahrerin zu sehen war, und überprüfte das Gelände. Die Konturen der Seenkette stimmten nicht ganz mit den Eintragungen auf der Karte überein; dennoch mußte das kleinere der beiden Dörfer Klein Behnitz, das größere Groß Behnitz sein.

Er flog die Umgebung noch einmal ab und entschloß sich schließlich, trotz etlicher Restzweifel, zur Landung — wie gehabt auf einem abgeernteten Getreidefeld.

NEUHEIT

Ein ungewöhnlicher
Schuh = der Ganz-Tages-
Schuh von **Hush Puppies**



Modelle
für Damen
u. Herren

**WIE
BARFUSS LAUFEN!
WUNDERVOLL LEICHT
GEHEN SIE WIE AUF
EINER WIESE UND
KÖNNEN SO DEN
GANZEN TAG FRISCH
BLEIBEN.
GTS-DER GANZTAGES-
SCHUH (RUNDHERUM
LEDER)**

VON
FACHÄRZTEN
EMPFOHLEN

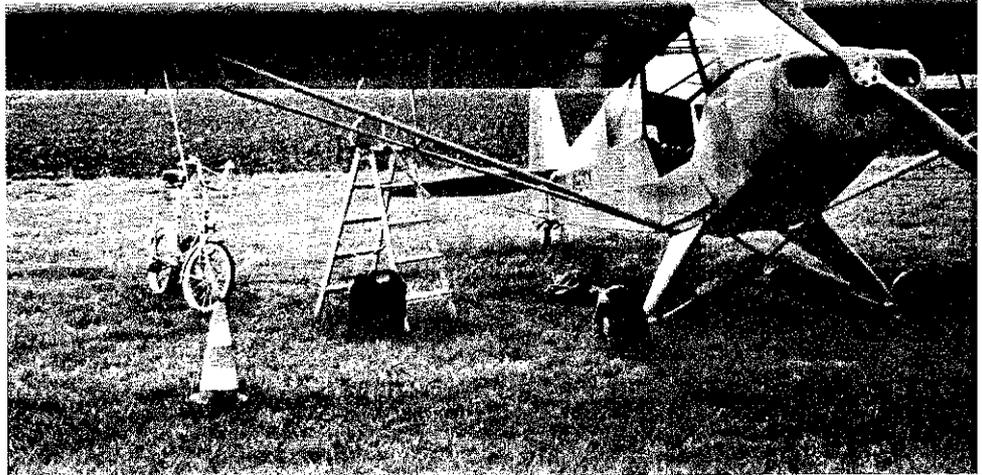


Hush Puppies®

GTS

Ganz-Tages-Schuh

Die Adresse des Fachgeschäftes mit GTS-
Schuhen in Ihrer Nähe sagt Ihnen
Hush Puppies 3410 Northeim 22



Entladene Fluchthilfe-Maschine: Niemand schöpfte Verdacht

ja keine Gewißheit. Auf der Straße begegnete ihm kein Mensch. Aus den Wohnzimmerfenstern zuckte das bläuliche Licht eingeschalteter Fernseh-Apparate; überall lief, wie deutlich zu hören war, die Tagesschau der ARD.

Am Ende der Straße verkündete ihm eine Ortstafel, daß seine Navigationskunst ihn nicht in die Irre geführt hatte: Er befand sich in Groß Behnitz, Kreis Nauen, Bezirk Potsdam.

Zufrieden lief er die zwei Kilometer weiter auf Klein Behnitz zu. Eine Lampe hatte er nicht, aber der Mond leuchtete den Weg gut aus. Er hatte keine Mühe, die Adresse, die ihm seine Auftraggeberin in Mannheim genannt hatte, zu finden: Frau Charlotte Schmidt, Dorfstraße 20a.

Hinter dem Fenster im Erdgeschoß der rechten Doppelhaushälfte war Licht. Späth klopfte behutsam gegen die Scheiben. Nichts rührte sich. Erst nach dem dritten Pochen hörte er von drinnen ein unwirsches „Was ist los?“, aber die Frau kam immer noch nicht ans Fenster.

Späth klopfte noch einmal. Jetzt endlich wurde die Gardine beiseite gezogen. „Guten Abend. Sind Sie Frau Schmidt?“ Die Großmutter der kleinen Jeannette, Späth schätzte sie auf nicht viel älter als Fünfzig, nickte mißtrauisch durch die Scheibe. Was der Besucher von ihr wollte, fragte sie.

„Ich habe eine dringende Sache mit Ihnen zu besprechen. Können Sie mich bitte reinlassen?“ Die Frau schüttelte den Kopf. Abends, tat sie kund, komme ihr kein Fremder ins Haus.

Die Unterhaltung begann für Späth langsam ungemütlich zu werden. Er mußte fast schreien, um sich durch das geschlossene Fenster hindurch verständlich zu machen; jederzeit konnte ein Nachbar auf den seltsamen Besucher aufmerksam werden.

Er zog ein Photo der Kindesmutter aus der Tasche. „Es handelt sich um Jeannette“, sagte er. „Aber bitte verstehen Sie, daß ich hier auf der Straße nicht darüber reden kann.“ Die Frau erkannte ihre Tochter auf dem Bild und zögerte. „Also gut, kommen Sie an den Seiteneingang in den Innenhof.“

Aber noch immer bot sie ihm keinen Einlaß, sondern öffnete lediglich das Fenster neben der Tür an der Seitenfront des Hauses. Späth spürte aus ihrem Verhalten, daß sie Schwierigkeiten machen würde. Er versuchte es mit einem Trick.

„Sie wissen doch, daß Jeannettes Mutter in der Bundesrepublik lebt und das Kind bei sich haben möchte. Ich bin Regierungsbeauftragter für Familienzusammenführungen und gekommen, Jeannette abzuholen. Sie darf ausreisen.“

Wird die Großmutter die Vopos alarmieren?

Die Frau beäugte ihn argwöhnisch. Nicht nur, daß Späth unverkennbar Schwäbisch sprach, er trug auch Jeans und eine Windjacke — eine etwas ungewöhnliche Aufmachung für einen SED-Funktionär, der Samstag abends um 21 Uhr zu Fuß in angeblich amtlicher Mission erscheint.

Doch die Frau bat ihn nicht um seine Legitimation. „Ach, die Jeannette“, winkte sie ab. „soll lieber erst mal ihre Schule machen. In ein paar Jahren kann sie dann selber entscheiden, ob sie zu ihrer Mutter will oder lieber hierbleiben möchte. Außerdem habe ich beim Rat des Kreises in Nauen unterschrieben, Jeannette auf keinen Fall wegzugeben.“

Es ging noch eine Weile hin und her, aber Späth merkte, daß es keinen

Zweck hatte, weiter zu bohren. Umsichtig bereitete er seinen Rückzug vor. „Na schön, Frau Schmidt“, verabschiedete er sich, „Sie können es sich ja noch eine Nacht überlegen. Ich komme morgen früh wieder. Paßt Ihnen neun Uhr?“ Die Großmutter nickte und schloß das Fenster.

Natürlich würde er einen Teufel tun und anderntags wiederkommen, dachte er. Aber vielleicht konnte er auf diese Weise die Frau abhalten, womöglich noch in der Nacht die Polizei zu alarmieren. Es war schwer zu sagen, ob sie den Braten gerochen hatte. Sollte sie am nächsten Morgen ruhig zu den Vopos rennen — um neun wäre er längst wieder in der Luft.

Spaziergänger entdecken den Luftraumverletzer.

Späth ging nicht mehr — eine Vorichtsmaßnahme für alle Fälle — durch Groß Behnitz zurück, sondern verließ die Straße und marschierte querfeldein. Noch vor Mitternacht war er wieder bei seinem Flugzeug. Die letzten Meter pirschte er sich nach Pfadfinder-Manier heran; es hätte ja sein können, daß die Piper während seiner Abwesenheit doch entdeckt worden wäre.

Aber alles blieb still. Er legte sich in den rückwärtigen Teil der Kanzel und fiel in einen halbawachen Dämmer-schlaf.

Am anderen Morgen um sechs weckte ihn ein dumpfes, unregelmäßiges Krachen, das sich anhörte, als halte in

einiger Entfernung eine Artillerie-Einheit ihr Übungsschießen ab. Der Pilot ließ sich dadurch nicht stören. Um sieben stand er auf und frühstückte in aller Ruhe, eine Stunde später hob die Piper wieder ab.

Wäre das Kind jetzt bei ihm gewesen, Späth hätte sofort Kurs Westen Richtung Wolfsburg und Braunschweig genommen. Doch gerade weil von der fliegerischen Seite her alles so tadellos geklappt hatte, wurmte es ihn, unverrichteter Dinge heimzukehren.

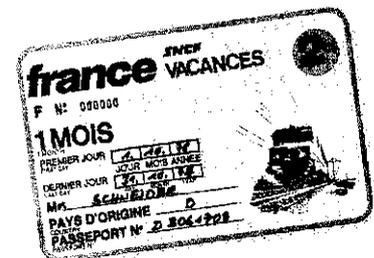
In der Tasche hatte er noch zwei Alternativ-Adressen von anderen Fluchtwilligen: eine in Riesa und eine in Delitzsch. Vielleicht schaffte er dort, was in Klein Behnitz mißlungen war. Statt zur Grenze drehte Späth nach Süden ab.

Als er die Autobahn Berlin—Hof in der gewohnten Höhe von 60 bis 80 Metern überflog, konnte er eine Verkehrsstreife der Volkspolizei sehen, die einen West-Pkw gestoppt hatte. Die beiden Vopos hatten den Fahrer in die Mitte genommen. Späth frohlockte wie ein Kind, das einem Erwachsenen ungestraft die Zunge herausstreckt: Bis zu ihm reichte die Staatsmacht nicht hin-auf.

Sein Mißmut über das wenig kooperative Benehmen der Großmutter Schmidt war verfliegen. Gutgelaunt kurvte er im morgendlichen Dunst über den Dächern von Jüterbog, als er plötzlich, nur 600 Meter vor sich, etwas entdeckte, das in seiner Fliegerkarte nicht verzeichnet war: eine kilometerlange Start- und Landebahn, an der links und rechts sechs Jäger mit dem typischen

REISEN À LA CARTE

Mit der attraktiven Reisekarte „France Vacances“ in der Tasche wird Frankreich für Sie zum Land der unbegrenzten Reisemöglichkeiten. Sie steigen einfach ins Zugabteil — wahlweise 1. oder 2. Klasse — und fahren 9 bzw. 16 Tage oder einen ganzen Monat lang kreuz und quer durch unser schönes Land. Ohne hektisches Landkartenblättern. Ohne verstopfte Straßen und Städte. Und ganz ohne eventuelle TEE-Zuschläge oder ähnliche Sondergebühren. Und das Beste: Sie sehen mit uns Gott und die Welt, aber es kostet Sie nicht die Welt.



Die „France Vacances“ gibt es bereits für 9 Tage zum Kennenlernen-Preis von nur DM 195,-* für 16 Tage DM 295,-* oder 1 Monat DM 435,-*.

*Alle Tarife für die 2. Klasse

Mehr dazu sagt Ihnen
gern SNCF.

Französische Eisenbahnen

Rüsterstraße 11

6000 Frankfurt/Main

Telefon: 0611/728444

Fernschreiber: 416073



Späth-Luftbild von Delitzsch: Im Tiefflug über die Markthalle

abgehackten Rumpf der sowjetischen MiG standen. Südlich der Rollbahn lagen halb in den Boden eingelassene Hangars, die aus der Luft grasbewachsenen Erdaufwölbungen ähnelten.

Späth drückte den Gashebel sofort durch und tauchte in einer engen Steilkurve ins Waldgebiet östlich von Jüterbog. In der DDR wie in der Bundesrepublik gilt der Luftraum über Militärflugplätzen als absolutes Sperrgebiet für Zivilmaschinen. Zwar schien, weil es Sonntag war, der Betrieb zu ruhen. Doch wenn der Tower besetzt war, konnte Späth nicht ausschließen, daß die Flugbetriebsleitstelle die Piper geortet hatte. Selbst wenn sie ihn für einen DDR-Flieger hielt, mußte sie vorschriftsgemäß Meldung erstatten.

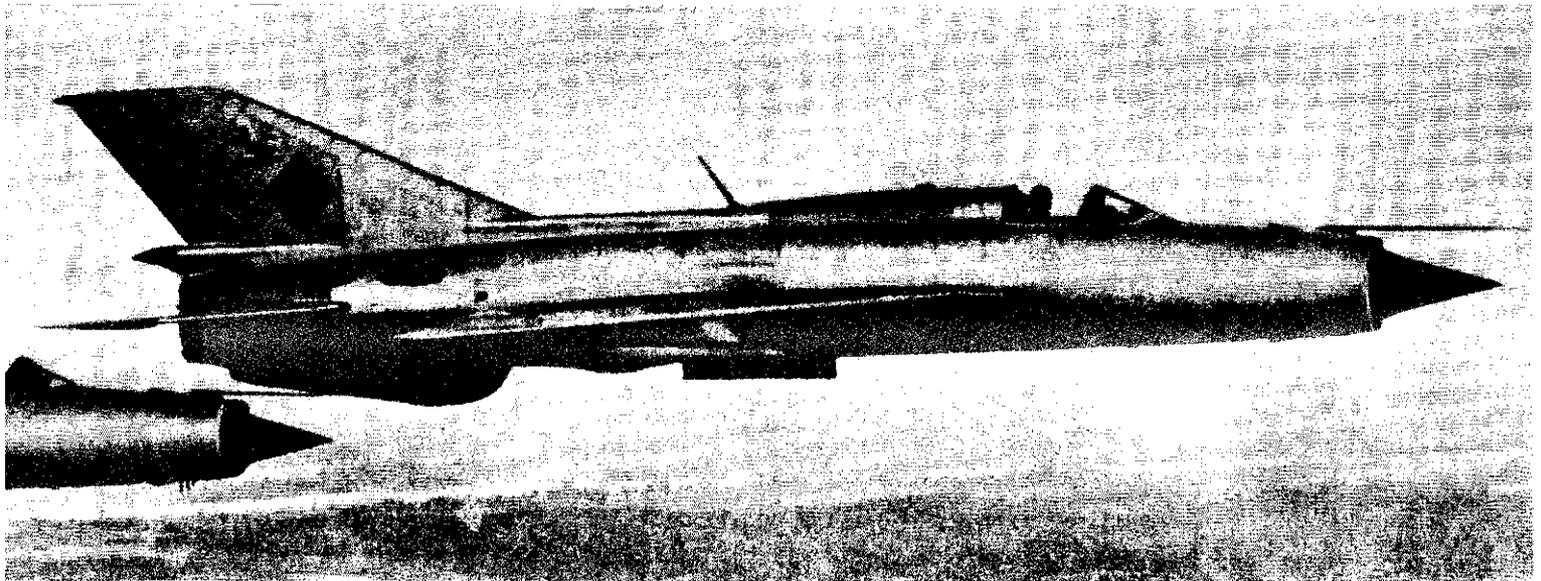
Es war besser, den Luftraum für eine Weile zu verlassen. Drei Kilometer

andere klein, aber kräftig und muskulös. Nervös tastete der Pilot nach der Tränengaspistole in seiner Anorak-Tasche. Die Möglichkeit, sich als DDR-Vertreter auszugeben, war ihm jetzt verbaut. Das westdeutsche Hoheitszeichen am Leitwerk würde den neugierigen Spaziergängern nicht verborgen bleiben.

„Tag, wo kommen Sie denn her?“ Die beiden Besucher sächelten vernünftig. Späth, nicht gerade mundauf, wenn es um das Erfinden von Geschichten ging, tat gelassen. „Aus Berlin“, antwortete er ausweichend. Die beiden strichen um das Flugzeug herum und besahen sich interessiert den Inhalt. Als sie die bundesdeutschen Farben am Heck sahen, stießen sie sich gegenseitig bedeutungsvoll an. Einer der beiden grinste still vor sich hin.

lich, als die Piper anrollte. Trotz des weichen Untergrunds kam Späth einigermaßen gut weg. Der Zwischenfall hatte kaum 15 Minuten gedauert.

Es war idiotisch von ihm gewesen, den beiden zu sagen, er wolle nach Riesa. Was, wenn sie jetzt doch Alarm schlugen? Womöglich würden dann Jagdflugzeuge oder Hubschrauber die Suche nach ihm aufnehmen. Letztere fürchtete er mehr als Jäger. Mit Sportflugzeugen werden Überschalljäger wegen der gewaltigen Geschwindigkeitsdifferenz und der Fähigkeit der Hobbymaschinen, im extremen Tiefflug jede Erderhebung auszunutzen, nur schwer fertig, wie Späth in Hartenholm von einem Flugplatzangestellten, der früher für die Bundeswehr geflogen war, gehört hatte.



Ostdeutsche MiG 21: Hubschrauber fürchtete der Grenzflieger mehr als Überschallmaschinen

nordwestlich von Falkenberg/Elster fand er eine ideale Landestelle: ein in einer Waldschneise verstecktes Stück Wiese.

Beim Aufsetzen spürte Späth beinahe sofort eine starke Bremswirkung, die ihn fast aus dem Sitz riß. Einen Augenblick glaubte er, das Flugzeug würde sich überschlagen. Aus der Luft hatte der Platz verlässlich ausgesehen, aber jetzt merkte er, daß der Untergrund viel zu weich war. Um überhaupt vorwärtszukommen, rollte er mit hoher Motorleistung bis ans Ende der Wiese und drehte die Maschine um 180 Grad wieder in Startrichtung.

Späth stieg aus. Er prüfte nach, ob das Fahrwerk nicht beschädigt worden war, als er plötzlich Stimmen hinter sich hörte. Der Pilot fuhr hoch. Zwei Männer schlenderten auf ihn zu. An der Hand führten sie zwei Kinder. Weiter hinten auf einem Feldweg parkte ihr grüner Trabant.

Späth taxierte die Schaulustigen. Der eine war einen Kopf größer als er, der

Späth kam ihnen Fragen zuvor. „Das ist hier ein Austausch“, erklärte er. „Von Eurer Landwirtschaftsfliegerei sind welche bei uns und umgekehrt auch. Wir machen das, um uns gegenseitig über unsere Erfahrungen zu informieren.“

Die beiden nickten verständnisvoll. „Wo wollen Sie denn jetzt hin?“ wollten sie wissen. Zum ersten Mal sagte Späth die Wahrheit — und beging prompt einen Fehler. „Nach Riesa.“ Die Männer sahen mißtrauisch auf. „So? Aber da gibt es doch gar keinen Flugplatz!“

Der Westdeutsche machte eine wegwerfende Handbewegung. „Den brauche ich nicht, wie Sie sehen. Ich bin in Riesa bestellt, an einer festgelegten Stelle, für zehn Uhr.“ Er lächelte und riß den Propeller an. „Na, dann also, ich muß jetzt weg.“ Die beiden Männer zogen die Kinder zur Seite. „Guten Flug“, riefen sie durch das Motorgedröhn. Die Kleinen winkten fröh-

Er überlegte noch hin und her, als er plötzlich, kaum einen halben Kilometer vor sich, einen kleinen Motorflieger sah. Der Pilot, der ihn nicht sehen konnte, setzte gerade zur Landung an. Ganz offensichtlich handelte es sich um einen Segelflugzeug-Schlepper; hinter sich zog er eine lange Leine her. Der Flugplatz, auf den er runterging, bestand praktisch nur aus einer großen Wiese mit einigen Gebäuden — vermutlich ein Übungsplatz der Gesellschaft für Sport und Technik (GST), einer Organisation, die DDR-Jugendlichen paramilitärische Kenntnisse vermittelt.

Späth war klar, daß er hier bei Riesa nur schwerlich landen konnte. Dafür war die Gefahr, von GST-Flugzeugen aus der Luft entdeckt zu werden, viel zu groß. Er beschloß, sein nächstes Ziel anzufliegen: die Stadt Delitzsch nördlich von Leipzig.

Es war nicht schwer, auf Kurs zu bleiben. Er brauchte nur der Eisenbahn-

linie zu folgen, die Riesa mit Delitzsch verbindet und weiter nach Halle und Eisleben führt.

Gegen Mittag hatte er die Stadt erreicht. Über dem Ortskern drückte er die Maschine so tief hinunter, daß er deutlich die Kohlstraße vor der Markthalle erkennen konnte.

Rings um Delitzsch hätte es genug Landemöglichkeiten gegeben. Aber bei dem schönen Wetter waren um diese Zeit recht viele Sonntagsausflügler in dem offenen Gelände unterwegs. Allenfalls in den frühen Morgenstunden hätte er hier ungeschen niedergehen können.

So schwer es Späth auch fiel: Er mußte sich wohl oder übel damit abfinden, ohne vorzeigbares Ergebnis zu seinem Heimatflugplatz Nordenbeck zurückzukehren.

An der Bahnlinie entlang steuerte er nach Halle an der Saale. Das Sperrgebiet, das auf seiner Luftfahrkarte über Halle eingetragen war, ignorierte er und überflog, 60 Meter hoch, im Sonnendunst das Stadtzentrum. Sein vorbereiteter Kurs führte ihn ohne Zwischenfall weiter über Eisleben in die Gegend von Nordhausen, in dessen Bergwerke 1943 nach der Bombardierung von Peenemünde die V2-Produktion teilweise verlagert worden war.

**„Hätten Sie doch bloß
jemanden 'rübergebracht!'“**

Er befand sich jetzt schon im näheren Grenzgebiet. In wenigen Flugminuten würde er die Demarkationslinie erreichen.

Seit er über der Ostsee in den Luftraum des Warschauer Pakts eingedrungen war, hatte er sich dauernd in Höhen unter 80 Meter über Grund gehalten. Aber jetzt schien ihm das Überfliegen der Grenze in Sichthöhe zu riskant. Ein Feuerstoß aus der MP eines DDR-Grenzers genügte, um die langsame Piper abzuschließen. Lieber wollte er die starke Dunstzusammenballung im Mittelgebirge ausnutzen, um in größerer Höhe, vom Boden nicht mehr zu sehen, nach Westen durchzubrechen.

Bei Großhodungen, 17 Kilometer vor der Grenze, begann der Steigflug bis auf 800 Meter. Mit Sicherheit hatte ihn die Flugüberwachung der DDR jetzt auf ihren Radarschirmen. Selbst wenn sie Alarm auslöste — diesseits der Grenze war die Piper nicht mehr abzufangen. Mit gedrosseltem Motor glitt Späth unhörbar für die Grenzsoldaten über die Befestigungsanlagen zwischen Weißenborn und Duderstadt.

Auch die Nato-Sicherung reagierte nicht auf den Eindringling. Gleichmäßig sinkend hielt Späth über Göttingen und Kassel auf Nordenbeck zu. Es war

HERBERT
LEPPEN



20 Stck. DM 2.⁶⁰

Nikotin 1,5 mg, Kondensat 22 mg (Durchschnittswerte nach DIN)

13.45 Uhr, als er landete. Er hatte sich 24 Stunden im Hoheitsgebiet der Volksrepublik Polen und der DDR aufgehalten, davon über 16 Stunden am Boden, und mehr als 700 Flugkilometer in feindlichem Luftraum zurückgelegt — mit einem Flugzeug, das kaum schneller als 130 flog und zum Navigieren nichts anderes hatte als einen simplen Magnetkompaß.

Als Späth vor dem Halleneingang aus dem Cockpit sprang, sah er, daß er gleichwohl keinen Grund zum Triumphieren hatte: Der Heimkehrer blickte genau in die Mündung der Maschinenpistole eines Polizeibeamten.

Er konnte sich leicht ausrechnen, wem er den unwirtlichen Empfang zu verdanken hatte. Dem Flugleiter in Rønne auf Bornholm war am Tag zuvor nach Späths fluchtartigem Start ein böser Verdacht gekommen: Der ver-

rückte Deutsche, fürchtete er, könnte zu den Schleyer-Entführern gehören, nach denen seit dem Anschlag am 5. September europaweit gefahndet wurde.

Die Korbacher Kripo überzeugte sich freilich rasch von der — terroristischen — Harmlosigkeit ihres Häftlings. Als Späth seine Geschichte erzählte hatte, glaubte er bei den Vernehmern gar einen Hauch von Bewunderung zu spüren. „Menschenskind“, sagte ihm einer der Beamten mitfühlend, „hätten Sie doch bloß jemanden mit 'übergebracht! Auf die Strafe, die Sie zu erwarten haben, hätte sich das sicher mildernd ausgewirkt.“

Noch am selben Abend war er wieder auf freiem Fuß. Auf seine Bitte hin verhängte die Polizei eine totale Nachrichtensperre. Obwohl die Lokalpresse tagelang über die mysteriöse Festnahme in Nordenbeck rätselte, kam sie der Wahrheit nicht auf die Spur.

Auch Späth bewahrte Stillschweigen. Freilich war es mit seiner Diskretion auch nicht so weit her, daß er sich hätte verknappen können, jenen Behörden Mitteilung zu machen, die ihm besonders am Herzen lagen: den Staatsschützern in Warschau und Ost-Berlin.

Im Oktober schickte er ihnen per Einschreiben je eines der Photos, die er über Polen und der DDR gemacht hatte, nebst kurzem Begleittext — schadenfroh unterzeichnet mit vollem Namen und Adresse.

Listig und perfide zugleich hoffte der Flieger, mit dem photographischen Gruß Zwie-

tracht zu säen: „Ich wollte, daß die Polen und die Ostdeutschen sich in die Haare kriegen, wer nun schuld hat an der Blamage.“

Eine Frage, die — immerhin — zur Zufriedenheit Ost-Berlins beantwortet werden dürfte. „Die polnische Küstenwache hat da wohl geschlafen“, urteilt ein Luftwaffen-Experte des Bonner Verteidigungsministeriums. „Gerade über See müßte die Radarüberwachung so lückenlos sein, daß auch ein notorischer Tiefflieger darin hängenbleibt.“

Amtliche Zettel warnen vor dem verrückten Flieger.

Damit freilich nicht genug. Ein Angehöriger der „Search and Rescue“-Leitstelle beim Flottenkommando in Glücksburg erinnert sich nämlich, daß die dänische Flugsicherung nach Späths Flucht von Bornholm „Alarmierungsmeldungen“ an jene Anliegerstaaten schickte, in deren Hoheitsgebiet die deutsche Piper hätte eindringen können.

Und eines dieser Warn-Fernschreiben ging nach Warschau. Kurz danach hörten alliierte Dienststellen in West-Berlin einen regen Funkverkehr zwischen polnischen Bodenstationen und aufgestiegenen Suchflugzeugen ab. Die Aktion verlief ergebnislos, weil das Ost-Radar Späth offenkundig nicht zu fassen bekam. Ein Bundeswehr-Offizier: „Der Kerl hat doch ein Rad ab, der hatte wahnsinniges Glück.“

Glück hatte Späth am Dienstag vorletzter Woche auch vor Gericht. In zweiter Instanz verurteilte das Landgericht Kassel den Piloten wegen „fortgesetzter unbefugter Führung eines Luftfahrzeugs in Tateinheit mit unerlaubter Mitführung einer Waffe an Bord und unerlaubter Führung einer Schußwaffe sowie Zuwiderhandlungen gegen Anordnungen über ein Gebiet mit Flugbeschränkungen“ zu einer Freiheitsstrafe von sechs Monaten — zur Bewährung ausgesetzt auf drei Jahre.

Um den Missetäter vor seiner Flugleidenschaft zu schützen, verfügte das Gericht zudem, der Angeklagte habe seine Piper PA-18 innerhalb von zwei Monaten zu verkaufen.

Doch obwohl seit einiger Zeit bei allen Flugleitungen und auf allen Flugplätzen der Bundesrepublik von den Verkehrsministerien der Länder herausgegebene Zettel vor Friedemann Späth warnen, gibt sich der Fliegerarr unverbesserlich: „Ich weiß zwar noch nicht wann und nicht wo“, orakelt er. „aber ich verspreche den Genossen von der Staatssicherheit schon heute, daß ich eines Tages wiederkomme.“

Ende



Späth-Meldung in der Lokalpresse* Rätseln über die mysteriöse Festnahme



Fluchthelfer Späth: Im Westen wartete die Kripo