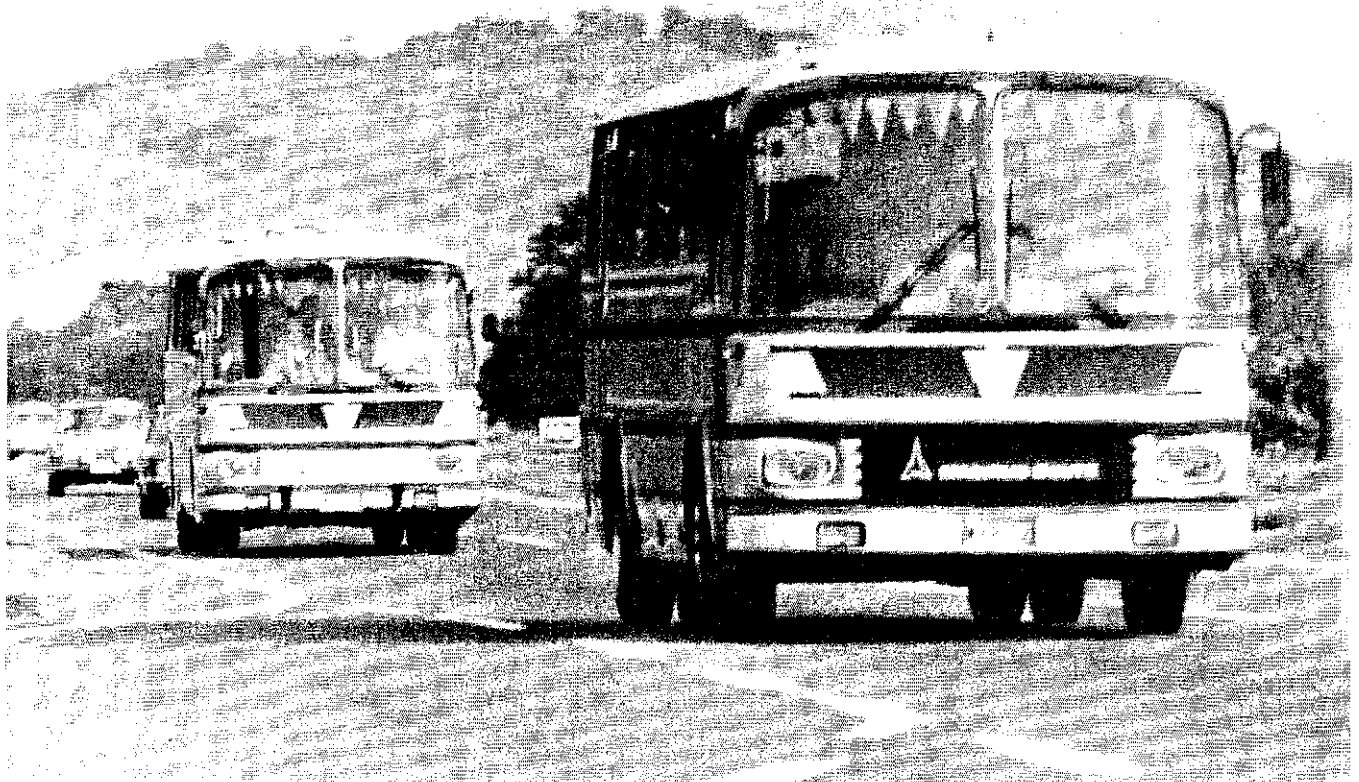




DDR-Transport mit entlassenen Strafgefangenen: „Wieder rein in die Minna und ab in den Knast“

„Ich komme wieder, Genossen“

Die Phantom-Flüge des Piloten Friedemann Späth in die DDR (II): Als Fluchthelfer unterwegs

In den frühen Morgenstunden des 1. November 1972 rollte ein Bus des Ministeriums für Staatssicherheit der DDR (MfS) mit etwa 50 Bundesbürgern, allesamt Strafgefangene der Ost-Berliner Haftanstalt Rummelsburg, auf der Autobahn Berlin — Helmstedt Richtung Grenze.

Trotz des grauen Allerheiligentags herrschte unter den Passagieren eine gehobene Stimmung. Einige kramten die Proviant-Päckchen, die sie mit auf den Weg bekommen hatten, hervor und machten sich vergnügt über Wurstbrot, Waffeln und Apfel her — das Abschiedsgeschenk der Deutschen Demokratischen Republik.

Die Bus-Insassen gehörten zu den ersten Nutznießern einer umfassenden Amnestie, die der DDR-Staatsrat knapp vier Wochen zuvor, am 6. Oktober 1972, aus Anlaß des 23. Jahrestages der Gründung der DDR für politische und kriminelle Straftäter erlassen hatte.

Entlassung erfolgt auf Grund des Beschlusses des Staatsrates der DDR vom 06.10.72

Entlassungsschein



Name: S p ä t h
Vorname: Friedemann
geb. am 28.05.40 in Freudenthal
wurde am 01.11.72 aus d. er StVA
Berlin nach [redacted]
[redacted] entlassen.

Ein Betrag in Höhe von [redacted] Mark der DDR wurde zum Umtausch ausgehändigt.

05.10.1970

im Strafvollzug —

Er/XX befand sich seit

~~XX~~

Er/XX besitzt einen / keinen gültigen Personalausweis.



1. A. [Signature]
Leiter der SV-Dienststelle

DDR-Entlassungsschein für Späth: Im Westen brannte noch eine Lampe

Unter ihnen befand sich auch der schwäbische Sportflieger Friedemann Späth. Von den zweieinhalb Jahren, zu denen er von einem Ost-Berliner Gericht im November 1970 wegen schwerer Luftraumverletzung verurteilt worden war, hatte er 24 Monate abgesessen.

Der freudigen Erwartung seiner Mitreisenden konnte auch Späth sich nicht entziehen. Er wußte allerdings, daß die bevorstehende Abschiebung in die Bundesrepublik für ihn noch nicht die Freiheit bedeutete. Im Gefängnis-Jargon gesprochen: Er hatte im Westen „noch eine Lampe brennen“ — weil der wegen fahrlässiger Tötung eines Kindes rechtskräftig verurteilte Pilot im Herbst 1970 aus der Justizvollzugsanstalt Heilbronn mit einem gestohlenen Flugzeug in die DDR geflohen war.

„Das Verlassen der Ostzone ist möglich!“

Kurz vor Helmstedt verließ der Bus die Autobahn. Auf dem DDR-Bahnhof Oebisfelde stiegen die amnestierten Häftlinge in einen Sonderwaggon, den die Bahn-Arbeiter an das Ende des Schnellzuges nach Wolfsburg angekoppelt hatten. Als der Zug anfuhr, wich der Druck, den die Präsenz der Stasi-Wachen auf die Entlassenen bis dahin noch ausgeübt hatte. „Unter Hochrufen und Gebrüll“ (Späth) ging es über die Grenze.

Wie Späth richtig vorausgesehen hatte, stand sein Name in den Fahndungslisten der bundesdeutschen Grenzbeamten in Wolfsburg. Und so kam er, kaum im Westen, „wieder rein in die Minna und ab in den Knast“.

Nach zwei Jahren Rummelsburg konnten ihn die dreizehneinhalb Monate seiner Reststrafe in der Bundesrepublik freilich nicht sonderlich schrecken. Sorgen bereiteten ihm allenfalls noch die Folgen seines Flugzeug-Diebstahls in Coburg-Steinrücken.

Doch die DDR-Behörden hatten die „Piper“ dem Eigentümer, der „Flugtechnischen Arbeitsgemeinschaft Coburg e. V.“, schon wenige Wochen nach Späths Einflug zurückgegeben. Weil den Fliegern kein sonderlicher Schaden entstanden war, zogen sie ihre Anzeige zurück, und das Amtsgericht Coburg sah von einer neuerlichen Verurteilung Späths ab. Der Missetäter, begründeten die Richter ihre Großmut, sei durch die DDR-Haft bestraft genug; auch hielten sie die Gefahr eines Rückfalls wohl für ausgeschlossen.

Das allerdings war eine trügerische Annahme, denn in Wirklichkeit dachte Späth an nichts anderes. Schon als Häftling Nr. 855 519 in Rummelsburg hatte er geschworen, sich am Ost-Staat zu rächen — indem er fluchtwillige

Liebe Leser! Immer mehr Männer verstehen unter Lebensqualität auch die Qualität ihrer Wäsche.



CECEBA
Die Maschen der Männer...

Überall da, wo's Chic für Herren gibt. Oder Bezugsquellen von Ceceba, 7460 Balingen.

DDR-Bürger in den Westen ausfliegen wollte.

Als er am 14. Dezember 1973 auf freien Fuß gesetzt wurde, zeigte er immerhin soviel Vernunft, seine Pläne so lange zurückzustellen, bis er im bürgerlichen Leben halbwegs wieder Fuß gefaßt haben würde.

Nach einigen Gelegenheits-Jobs begann Späth, mittlerweile 34 Jahre alt, einen Vorbereitungskurs für die Eignungsprüfung zum Hochschulstudium in Baden-Württemberg, die der Nicht-Abiturient im Februar 1975 problemlos bestand. Wenige Monate später nahm er ein Lehrer-Studium an der Pädagogischen Hochschule Reutlingen auf — und sann nun auch wieder intensiver über sein altes Vorhaben nach.

Wenn er sich als Fluchthelfer gegen die DDR betätigen wollte, brauchte er

führung“) in der Tasche zum Verlagshaus des CSU-Organs „Bayernkurier“ nach München. Aber in der Lazarettstraße schlugen seine Gesprächspartner „die Hände über dem Kopf zusammen“ (Späth). Mit einem solchen Insekt, beschied ihn die Leiterin der Anzeigen-Abteilung, gerate der „Bayernkurier“ in Teufels Küche; da lasse sie lieber die Finger davon.

Der Abgeblitzte versuchte sein Glück bei der „Deutschen National-Zeitung“. „Wenn es einen gibt, der die Anzeige nimmt“, dachte Späth, „dann dort.“ Er wurde mit offenen Armen empfangen. Über den „Bayernkurier“ feixend („Das ist bei denen immer so, erst große Worte, dann ein Rückzieher“), sagten die Rechtsradikalen zu, die Anzeige unter Chiffre Nr. 815 zu bringen.



Amnestierte DDR-Häftlinge*: Unter Hochrufen und Gebrüll über die Grenze

zunächst einmal Kunden. Eine Zeitlang spielte er mit dem Gedanken, sich bei einer der großen kommerziellen Fluchthilfe-Organisationen zu verdingen, die damals für Schlagzeilen sorgten — etwa bei der Züricher „Aramco“ des zwielichtigen Kaufmanns Hans Lenzlinger.

Doch in Rummelsburg hatte er viele Schleuser kennengelernt, die von ihren Auftraggebern, skrupellosen Geschäftemachern, die stets aus dem Hintergrund zu agieren pflegten, böse betrogen worden waren. Späth beschloß, lieber auf eigene Faust zu arbeiten.

Anfang September 1975 fuhr er mit dem Text einer selbstentworfenen Zeitungs-Annonce („Das Verlassen der Ostzone Deutschlands ist möglich! Wir übernehmen a) Vorbereitung, b) Aus-

* Bei der Ankunft in Wolfsburg am 1. November 1972.

Drei Tage nachdem die „National-Zeitung“ den Späth-Text veröffentlicht hatte, übernahm ihn auch der SPIEGEL — als Kuriosität in der „Hohlspiegel“-Rubrik auf der letzten Seite.

Die kostenlose Zusatz-Werbung kam dem Inserenten sehr gelegen, denn sie verdoppelte die Zahl seiner Zuschriften. Manche der rund 35 Schreiben, die bei Späth eingingen, erwiesen sich schon auf den ersten Blick als unbrauchbar, aber es meldeten sich auch eine beträchtliche Zahl ernsthafter Interessenten. Einer bot Späth gar auf der Stelle 80 000 Mark, wenn er sich bereit erkläre, seine Leute aus der DDR zu holen.

Doch mit schnellem Geld war der rachsüchtige Fluchthelfer nicht zu locken. Um sicherzugehen, daß er nicht auf einen Agent provocateur des Staatssicherheitsdienstes hereinfiel, be-



**Eine
saubere
Geschäfts-
Verbindung
ist die**



Deutsche Industriewartung GmbH
in der

- Betriebsreinigung
- Wartung, Inspektion
und Instandsetzung
- Gebäudereinigung

Wir von der



**sind mehr als nur
Ihr Partner**

Deutsche Industriewartung GmbH
Boschetsrieder Straße 123 · D-8000 München 70
Telefon: 0 89/78 03-1) Telex: 05-212 029

..... ✂

Coupon:

Wir wollen uns näher informieren.
Bitte schicken Sie uns Ihre Broschüre
„DIW-Dynamik und Erfolg einer
Dienstleistungs-idee“.

Name _____

Straße _____

PLZ/Ort _____

Telefon _____

Telex _____

Sp1

mohr - grafisch

Das Verlassen der
Ostzone
Deutschlands ist möglich!

Wir übernehmen:
 a) Vorbereitung
 b) Ausführung

Zuschriften unter Nr. 815 an:
DSZ Verlag, 8 München 60, Passstraße 2a.

Späth-Anzeige*
 Beim „Bayernkurier“ abgeblitzt

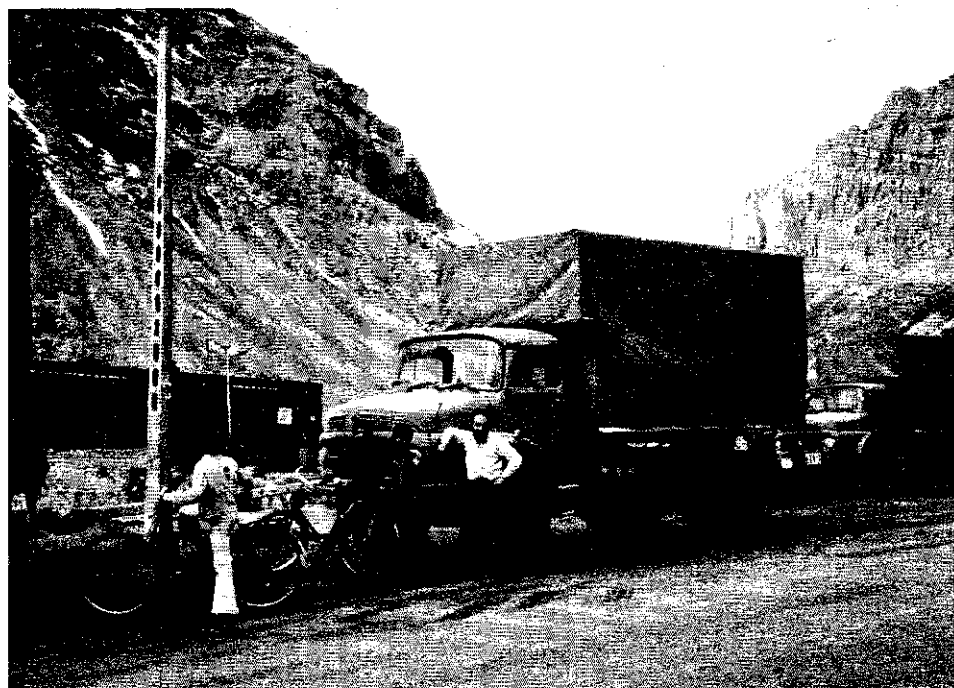
antwortete er die Briefe zunächst nur ausweichend und wartete ab.

In der Zwischenzeit verschaffte er sich ein kleines Startkapital, indem er für die Reutlinger Spedition Willi Betz zwei Mercedes-Benz-Laster nebst Fracht in die persische Hauptstadt Teheran überführte. Von den paar Tausendern, die er dabei verdiente, kaufte er sich einen gebrauchten VW-Käfer, mit dem er im Herbst 1976 seine Adressen abklapperte.

Nach der Kundentournee faßte er „drei bis vier Fälle“ (Späth) als geeignet ins Auge. Was ihm jetzt noch fehlte, war ein Flugzeug und, wenn das Unternehmen auch nur halbwegs legal zugehen sollte, ein ordnungsgemäß ausgestellter Luftfahrerschein.

Da er in den knapp drei Jahren seit seiner Haftentlassung nicht mehr mit dem Gesetz in Konflikt geraten war, beantragte Späth am 15. Oktober 1976 beim Regierungspräsidium Tübingen

* In der „Deutschen National-Zeitung“ vom 19. September 1975.



Lkw-Fahrer Späth in Persien: Startkapital für die Fluchthilfe

hoffnungsfroh die „Wiederzulassung zur Ausbildung als Luftfahrer“.

Doch bei der Behörde waren die bösen Eskapaden des Tieffligers, denen 1968 ein elfjähriges Mädchen zum Opfer gefallen war, noch nicht vergessen. Mit Schreiben vom 24. Januar 1977 lehnte das Regierungspräsidium ab — nicht ohne Späth zu belehren, ihm fehlten die „charakterlichen Eigenschaften“ zum Führen eines Luftfahrzeugs.

Empört über das, was er als „freche Anmaßung und Unverschämtheit“ empfand, wich der Ex-Pilot in die Schweiz aus. Alles, was er dort für die Aufnahme von Flugstunden beizubringen hatte, waren ein polizeiliches Führungszeugnis und das Tauglichkeits-Attest eines eidgenössischen Fliegerarztes.

Späth beschaffte sich die Papiere — da seine Fehlthat lange genug zurücklag, stellte ihm die Polizei ein sauberes Zeugnis aus — und präsentierte sich Ende Juni an der Flugschule Altenrhein auf der Schweizer Seite des Bodensees. In der Tasche trug er 20 000 Mark — Vorschuß von einem Kunden, für den er zwei Erwachsene und ein Kind aus der DDR-Stadt Riesa über die Grenze bringen wollte.

In Altenrhein stellten die Fluglehrer Iller und Fey, mit denen Späth sich ans Üben machte, bald verblüfft fest, daß sie es mit einem über die Maßen begabten Schüler zu tun hatten: Alles, was sie ihm beizubringen versuchten, konnte er schon.

Zwar versuchte Späth, seine Fähigkeiten mit dem erlogenen Hinweis zu begründen, er habe vieles von einem Flieger-Freund gelernt. Vermutlich schöpften die beiden Fluglehrer gleichwohl Verdacht und baten das Eidgenössische Luftamt um nähere Erkundi-

**Es gibt kein Problem,
 das wir nicht
 lösen können
 in der**

- Betriebsreinigung
- Wartung, Inspektion und Instandsetzung
- Gebäudereinigung



**know how =
 Ihr Vorteil**



**DEUTSCHE INDUSTRIEWARTUNG
 GMBH
 BOSCHETSRIEDER STRASSE 123
 D-8000 MÜNCHEN 70
 TELEFON: 089/78 03-(1)
 TELEX: 05-212 029**

**Was können wir, was andere nicht
 können?**

**Unsere Broschüre sagt es Ihnen.
 Überzeugen auch Sie sich.**

Coupon:

Wir wollen uns näher informieren.
 Bitte schicken Sie uns Ihre Broschüre
 „DIW-Dynamik und Erfolg einer
 Dienstleistungsidee“.

Name _____

Straße _____

PLZ/Ort _____

Telefon _____

Telex _____

Sp2

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.**

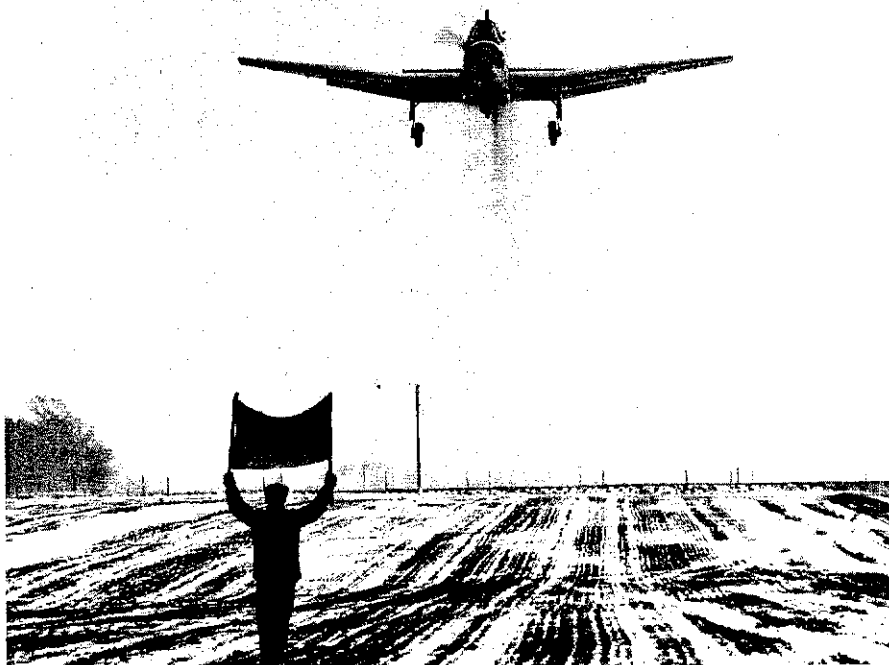
**GTS-DER GANZTAGES-
SCHUH (RUNDHERUM
LEDER)**

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



DDR-Agrarflugzeug: „Eine bessere Tarnung konnte es nicht geben“

gungen über den merkwürdigen Deutschen, denn nach sechs Tagen verfügte Bern telefonisch, die Ausbildung des Motorflugschülers Späth sei sofort einzustellen.

Die Begründung wurde am 14. Juli schriftlich nachgereicht: Aus der Verfügung des Regierungspräsidiums Tübingen gehe hervor, so das Berner Luftamt, daß der Anwärter nicht die Eigenschaften besitze, „die einem Führer von Luftfahrzeugen gestellt werden, insbesondere was die Beachtung der Luftverkehrsvorschriften anbetrifft“.

Was noch milde ausgedrückt war. Aber Späths selbstgerechter Kommentar: „Juristisches Gestammel, Pipapo und Tralala.“ Wenn man ihm so käme, würde er eben ohne Schein fliegen.

Immerhin, der Abstecher in die Schweiz war nicht völlig nutzlos gewesen. Die Flugstunden hatten ihn tausend Franken gekostet, aber Späth wußte jetzt, daß er in den sieben Jahren seiner fliegerischen Zwangspause nichts von seinen Fähigkeiten eingebüßt hatte.

In der Juli-Ausgabe der Fachzeitschrift „Deutscher Aerokurier“ stieß der verhinderte Pilot auf eine Verkaufsanzeige, die genau das feilbot, was er suchte: eine „Piper PA-18“ — den gleichen Typ hatte er bei seinem ersten DDR-Trip benutzt — mit Langstreckenausrüstung für eine Flugzeit von sieben Stunden und zugelassen bis April 1978.

Ein kurzer Probeflug auf dem Flugplatz Nordenbeck bei Korbach in Hessen, wo die Maschine stationiert war, bewies Späth, daß sich die Piper in technisch einwandfreiem Zustand befand. Für 15 000 Mark wechselte das Flugzeug mit dem Kennzeichen

D-EHCK am 22. Juli 1977 den Eigentümer. Nach Späths Fluglizenz fragte der Verkäufer, der Dortmunder Mathematik-Professor Josef Conrad, nicht.

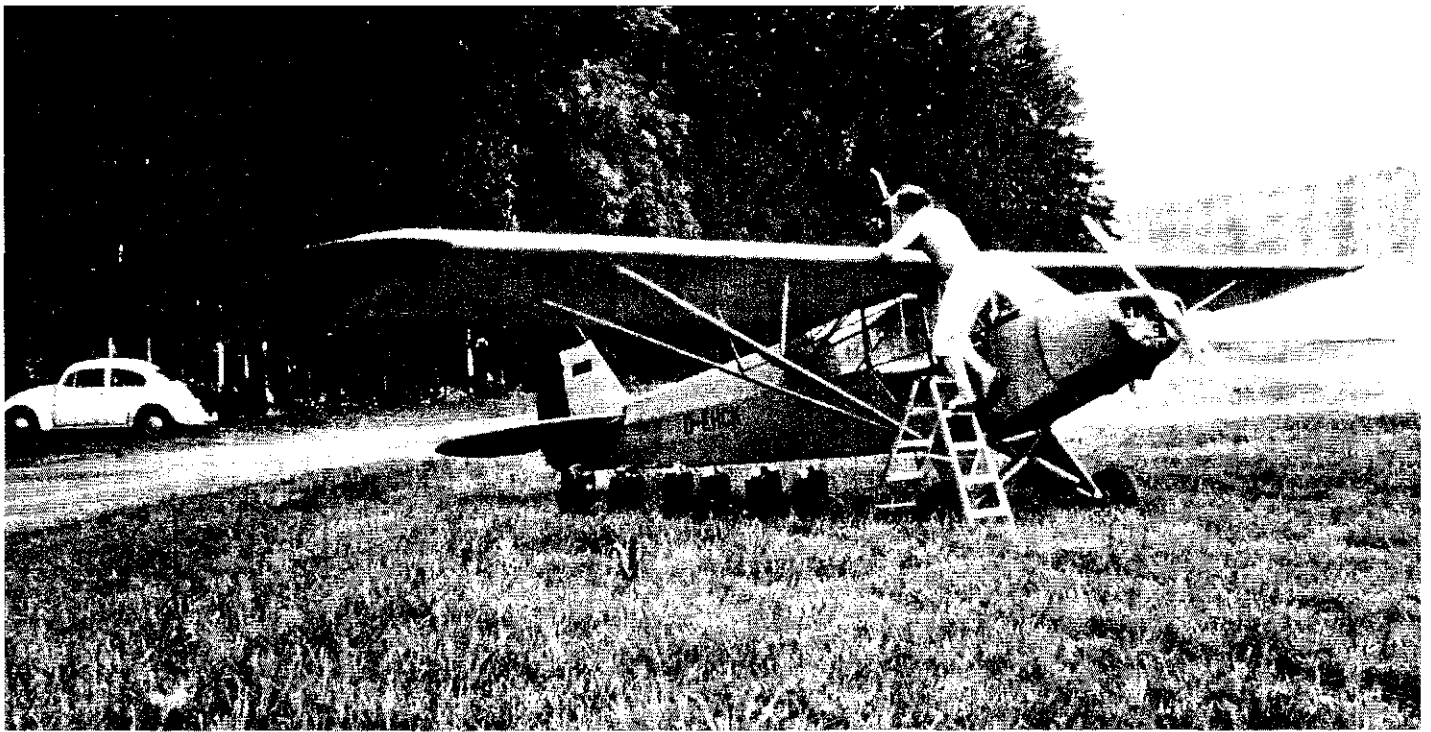
Auch in Nordenbeck wünschte niemand die Papiere des neuen Piper-Eigentümers, der pünktlich die Hangar-Miete überwies, zu sehen. Ungehindert konnte Späth sich in seine Maschine einfliegen und auf Wiesen oder abgeernteten Getreidefeldern der Umgebung Starts und Landungen proben.

Anders als sieben Jahre zuvor plante Späth, diesmal nicht in West-Ost-Richtung in die DDR einzufliegen. Nach reiflichem Abwägen aller Risiken entschloß er sich vielmehr zu einer ebenso überraschenden wie unkonventionellen Route.

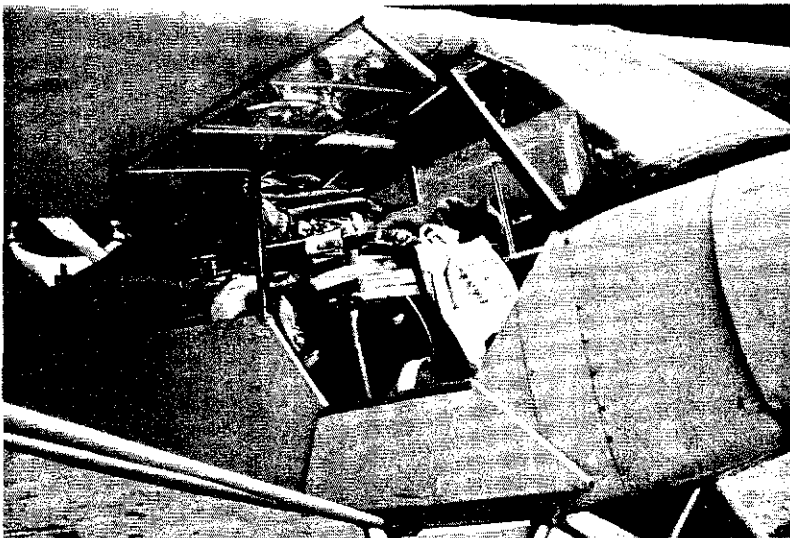
An Landemöglichkeiten in der DDR wird es nicht fehlen.

Den ersten Anstoß dazu hatte ein Artikel über die dänische Ostsee-Insel Bornholm gegeben, den der Rummelsburg-Häftling im Sommer 1972 im SED-Zentralorgan „Neues Deutschland“ las. Die aufgeregte Vehemenz, mit der das Parteiblatt die „friedensbedrohende Nato-Basis“ Bornholm attackierte, ließ Späth über der Pommerschen Bucht eine „Schwachstelle“ in der Küstenverteidigung des Warschauer Pakts vermuten. Statt sich nochmals der Gefahr auszusetzen, die scharf bewachte innerdeutsche Demarkationslinie zu überfliegen, zog er es daher vor, sich von Bornholm aus über Polen „gewissermaßen von hinten in die DDR einzuschmuggeln“.

Eine Erkundungstour, die Späth als Tourist im Juli 1977 auf der Insel un-



Pilot Späth beim Auftanken seines Flugzeuges: Treibstoff für 15 Stunden



Beladenes Späth-Flugzeug: Klappfahrrad und Bockbüchssflinte an Bord

ternahm, bestärkte ihn in seiner Wahl. Bornholm schien ihm „eine hervorragende Absprungbasis“. Es gab genug Landeflächen in allen Richtungen; ebenso konnte er den kleinen unauffälligen Privatflugplatz Rø im Norden der Insel benutzen, der die meiste Zeit unbeaufsichtigt und verlassen lag.

Freilich, der lange Anflug von Nordenbeck her war recht lästig. Wenn Späth nicht in Dänemark Treibstoff nachtanken wollte (was nur auf einem regulären Flugplatz möglich war und mithin das Risiko barg, daß die Flugleitung ihn um Vorlage seiner nichtvorhandenen Papiere bat), benötigte er eine Basis in Norddeutschland.

Seine Wahl fiel auf Hartenholm bei Bad Bramstedt in Schleswig-Holstein. Dort gedachte er das Flugzeug und alle Reservekanister ein letztes Mal vor dem großen Trip vollzutanken.

Ende August flog er von Nordenbeck probeweise nach Hartenholm, um sich ein bißchen umzusehen und zugleich einen Späh-Flug über die dänischen Inseln zu starten. Da ihm die Strecke Hartenholm — Bornholm immer noch reichlich weit schien, um sicher in einem Stück geflogen zu werden, erkor er sich einen zusätzlichen Stützpunkt in der Ostsee: einen kleinen Privatlandeplatz auf Tærø, einer zwei Kilometer langen und nur 300 Meter breiten Insel zwischen Møn und Seeland.

Den Beginn des Unternehmens legte Späth auf Donnerstag, den 22. September 1977, fest. Für den Einflug nach Polen und in die DDR wählte er mit Bedacht das Wochenende: Am Samstag und am Sonntag, so hoffte er, würden keine Bauern auf den Feldern arbeiten und seine Landung behindern.

Neun Tage vorher, am 13. September, fuhr er noch einmal mit seinem VW im Transit nach Berlin, um sich über den Fortgang der Ernte und den Zustand der Felder zu informieren. Neun Zehntel des Getreides waren eingebracht — an Landemöglichkeiten in der DDR würde es nicht fehlen.

Auf dem Rückweg verhalf ihm der Zufall zu einer Entdeckung, die seine Zuversicht beträchtlich hob. Bei Kyritz sah er neben der Transistrecke einen Flugplatz mit einigen abgestellten Landwirtschaftsflugzeugen der DDR. Nicht nur, daß diese Maschinen etwa die gleiche Größe wie seine Piper hatten — sie waren auch in exakt der gleichen Farbe gestrichen: kanariengelb mit rotem Rand.

Eine bessere Tarnung konnte es gar nicht geben.

Als er am Donnerstag, dem 22. September 1977, seine Piper in Nordenbeck startklar machte, war er allein auf dem Flugplatz. Wegen des schlechten Wetters ließ sich kein Flieger-Kamerad blicken. Dem Schwaben konnte das nur recht sein, denn er hatte keine Lust, allerlei Fragen nach seiner auffälligen Fracht zu beantworten.

Neben sieben Reservekanistern, die zusammen mit den Flugzeugtanks 270 Liter Treibstoff (genug für 15 Stunden) faßten, war er dummerweise gezwungen, eine kleine Aluminium-Leiter mitzunehmen; ohne diese wäre das Auffüllen der in den Tragflächen des Hochdeckers installierten Tanks nicht möglich gewesen. Daneben lud Späth noch Abdeckplane, Schlafsack, ein „Hercules“-Klappfahrrad, eine Tränengaspistole und eine alte Bockbüchssflinte aus Suhl mitsamt vier Schuß Munition ein.

Das Fahrrad brauchte er, um seinen „Aktionsradius nach der Landung“ in

der DDR bei der Kontaktaufnahme mit den Flüchtlingen zu vergrößern. Mit dem Gewehr, einem von seinem Onkel ererbten Familienstück, wollte er sich — wie er heute sagt — notfalls erschießen, wenn er den DDR-Organen in die Hände fallen würde. Bei einer bewaffneten Auseinandersetzung, soviel sah er ein, hätte er ohnehin keine Chance gehabt.

Die Piper war randvoll bepackt, als Späth in Nordenbeck abhob. Seine Fracht wog weit über drei Zentner, aber die Maschine ließ sich, wenn auch „mit sehr viel Fingerspitzengefühl“ (Späth), noch einwandfrei fliegen. Den größten Teil der Zuladung würde er in der DDR zurücklassen müssen, um Platz für die Flüchtlinge zu schaffen.

Wenn es sein müßte, könnte er durchaus zwei Erwachsene und ein Kind aufnehmen, wie es sein Auftraggeber, der ihm im Juni die 20 000 Mark Vorschuß gegeben hatte, wünschte. Doch insgesamt hatte Späth seinen Plan längst abgeändert.

Über der Ostsee lag dichter Nebel.

Im August hatte er in Mannheim eine junge Frau aufgesucht, deren Fall für seine Zwecke und Möglichkeiten in geradezu idealer Weise geeignet schien. Die Frau war selber von kommerziellen Fluchthelfern im Transitverkehr aus der DDR geschleust worden, hatte aber ihre Tochter, die siebenjährige Jeannette, in der Obhut der Großmutter in Klein Behnitz, einem Dorf bei Nauen im Bezirk Potsdam, 50 Kilometer westlich von Berlin, zurücklassen müssen. Jetzt wollte sie das Mädchen nachholen.

Späth sagte sofort zu. Ein einzelnes Kind, kalkulierte er, würde das Flugvermögen der Piper nicht beeinträchtigen. Falls Abfangjäger ihn entdeckten und zur Landung zwingen wollten, käme es bei einem Fluchtversuch entscheidend auf die Wendigkeit seiner Maschine an — mit drei Personen an Bord, die zusammen mindestens 170 Kilo auf die Waage brächten, hätte er kaum noch eine Chance.

Zudem wäre es sicher leichter, un bemerkt in der Nähe des 300-Seelen-Dorfes Klein Behnitz auf freiem Feld niederzugehen als bei der 50 000-Einwohner-Stadt Riesa, in der seine ersten Kunden wohnten. Wegen des Geldes machte er sich keine Gewissensbisse. Wenn es ihm gelänge, das Kind wohlbehalten herauszuholen, könnte er bald den erhaltenen Vorschuß zurückzahlen.

Die Nacht verbrachte Späth in einem Hotel in der Nähe des Flugplatzes Hartenholm. Am Freitag um elf Uhr war er — Maschine und Kanister randvoll getankt — wieder in der Luft. Sein erstes Ziel: Tærø.

Auf der Ostsee über der Kieler Bucht lag dichter Nebel. Späth flog etwa 60 Meter über dem Meeresspiegel. Die Sicht betrug stellenweise nur 500 Meter. An der dänischen Küste klarte es glücklicherweise auf, und in 100 Meter Höhe verbesserte sich die Sicht auf gut 20 Kilometer.

Um 13.05 Uhr landete er auf Tærø. Niemand war zu sehen. Er füllte die Flächentanks wieder auf und verließ die Insel ebenso unbemerkt, wie er gekommen war.

Über die Stadt Stege auf Møn ging es mit Kurs 75 Grad auf die Ostsee hinaus. Als Späth seinen Berechnungen zufolge die Höhe von Bornholm erreicht haben mußte, brachte er die Maschine genau auf Ostkurs.

16.30 Uhr, nach einer Flugzeit von vier Stunden 20 Minuten für die 370 Kilometer ab Hartenholm, ging die Piper auf dem Privatflugplatz Rø nieder.

Der Pilot war mit sich selber sehr zufrieden. Jeder Sachkundige hätte ihm bestätigen können, daß sein Flug nach Bornholm nur nach Karte und Magnet-Kompaß eine respektable navigatorische Leistung darstellte. Und es war ja erst der Anfang.

Wie erhofft, zeigte sich in Rø kein Mensch. Sofort nach der Landung rollte Späth beiseite und füllte die Tanks wieder auf. Notfalls konnte er jetzt ohne Zwischenlandung in sieben Stunden von Bornholm aus über die Ostsee, Polen und die DDR zurück in die Bundesrepublik fliegen.



Späth-Flugzeug über der Insel Møn: Nur nach Karte und Kompaß

Es war das erste Mal, daß er eine so weite Strecke über offenem Meer nur nach Karte und Kompaß, ohne Funkverbindung flog. Aber er hatte sich sorgfältig vorbereitet und war zuversichtlich, Bornholm zu treffen.

Zudem besserte sich das Wetter zusehends; die Sicht betrug jetzt schon 30 Kilometer.

Hundert Meter unter dem Flugzeug zeigte die Wellenkräuselung der See dem Piloten einen steifen Nordostwind an, der das Vorwärtstommen stark behinderte. Die Abdrift versuchte Späth nach Gefühl zu korrigieren. Um die Flächentanks nicht einseitig leerzufüllen, schaltete er nach jeder vollen Stunde die Treibstoffzuleitung um.

Gegen 16 Uhr tauchte die Küstenlinie von Bornholm am Horizont auf. Weil Späth den Bereich des großen Insel-Flughafens Rønne meiden wollte, schwenkte er nach Norden ab. Um

Bisher war alles nach Plan gegangen. Doch dann passierte ein dummes Mißgeschick.

Kurz vor 18 Uhr landete in Rø eine dänische „Cessna“ aus Kopenhagen. Die — offensichtlich planmäßige — Ankunft der Sportmaschine hatte zur Folge, daß die Flugleiterin, Frau Reuss, auf den Platz kam — Späths Chance, wieder unentdeckt von Bornholm wegzukommen, war dahin.

Zwar benahm sich Frau Reuss dem unerwarteten Gast gegenüber arglos und zuvorkommend. Aber sie tat auch, was Späth um jeden Preis hatte vermeiden wollen: Sie meldete die deutsche Piper der Polizei und dem Flughafen Rønne.

Späth befiel gelinde Panik. Wenn Frau Reuss auch nicht nach seinem Luftfahrerschein gefragt hatte, in Rønne würde man über diesen heiklen

Punkt vermutlich nicht hinwegsehen. Und wenn die Polizei im Flugzeug die Waffe fände, endete sein DDR-Ausflug, noch bevor er begonnen hatte, in einer dänischen Zelle.

In der einsetzenden Dunkelheit gelang es ihm, seinen Schlafsack, in den er am Morgen das Gewehr eingewickelt hatte, unbemerkt ins Gebüsch zu werfen. Die wenig später eintreffenden Polizisten prüften lediglich Späths Paß und ordneten an, der Pilot solle am nächsten Morgen mit der Flugleitung Rønne Verbindung aufnehmen.

Mit einem unguuten Gefühl machte sich Späth am nächsten Tag früh um acht mit seinem Fahrrad auf den Weg. Kurz hinter Rø nahm ihn ein Auto die 24 Kilometer lange Strecke mit. In Rønne angekommen, flunkerte er dem Flugleiter vor, da er kein Funkgerät an

Bord habe, sei er in Rø nur gelandet, um nicht andere Flugzeuge zu gefährden. Der Mann schien die Geschichte auch zu schlucken, bestand jedoch darauf, daß Späth seine Piper nach Rønne zu bringen habe. Andernfalls könne er ihm keine Starterlaubnis geben.

Späth radelte zurück, lud sein Gewehr wieder auf, verabschiedete sich von Frau Reuss und flog — es war inzwischen elf Uhr geworden — nach Rønne. Natürlich hätte er jetzt sofort Kurs auf Polen nehmen können. Aber dann, überlegte er, würde der Flugleiter die dänische und die deutsche Polizei alarmieren, und er hätte wieder ein Verfahren wegen unerlaubten Führens eines Flugzeugs am Hals. So blieb ihm immer noch die Chance, die Aufsicht in Rønne zu düpiieren.

Doch kaum hatte Späth im Büro der Flugleitung damit begonnen, das Formular für den angeblichen Rückflug in die Bundesrepublik auszufüllen, als der Chef ihn um seine Lizenz bat.

Scheinheilig reichte Späth ihm Bordbuch und Reisepaß. Der Mann schüttelte verärgert den Kopf. „Ihren Luftfahrerschein!“, verlangte er ungeduldig.

Der Flugleitung in Rønne ein Schnippchen geschlagen.

Späth tat so, als ob er im Flugzeug nach dem Dokument suche. Derweil sann er fieberhaft nach einem Ausweg. Aus der Klemme konnte ihn nur noch eine abgefeimte Täuschung retten.

Bedauernd setzte er dem Flugleiter auseinander, daß er seine Lizenz leider zu Hause vergessen haben müsse. Ob der Herr so freundlich sei, sich bei den Behörden der Bundesrepublik zu erkundigen, daß mit ihm, Friedemann Späth, alles seine Richtigkeit habe?

Der Flugleiter zog sich grummelnd zum Telefonieren zurück. Paß und Bordbuch behielt er bei sich.

Späth folgte ihm nicht. Statt dessen schlenderte er zu einer Tanksäule, die nicht weit von seinem Flugzeug entfernt stand. Für die Flugleitung gut sichtbar, wechselte er einige Worte mit dem Tankwart; dann ging er langsam zu seinem Flugzeug zurück und warf den Motor an. Die Angestellten der Flugleitung drinnen im Büro sahen auf. Doch vermutlich glaubten sie, Späth wolle seine Maschine nur zur Zapfsäule bringen — niemand machte Anstalten, ihm den Weg zu verstellen.

Der Motor der Piper war noch vom Herflug aus Rø her warm und lief sofort rund. Behutsam, ständig nach links und rechts den Luftraum sichernd, rollte Späth an der Tankstelle vorbei hinaus auf die kilometerlange Startbahn.

Es war genau 12.15 Uhr, als die Piper abhob. Sofort nach dem Start — unten stürzte der Flugleiter wild gestikulierend aus seinem Büro — schwenkte sie aufs offene Meer hinaus. Späth ging auf zehn Meter Höhe über Wasser und flog mit gehörigem Abstand ostwärts die Küste entlang.

Paß und Bordbuch waren auf Bornholm zurückgeblieben. Sicher war der Flugleiter schon dabei, die Polizei einzuschalten. Aber das spielte jetzt keine Rolle mehr. Späth drückte die Nase seiner Piper Richtung Polen.

Im nächsten Heft

Der Fluchthelfer scheitert an einer wachsamem Großmutter — Gefährliche Begegnung vor Riesa — In Nordenbeck nimmt die Polizei den heimgekehrten Piloten fest



Späth-Maschine auf dem Flugplatz Rø, Flughafen Rønne: Angst vor der Polizei

