

# LUFTFAHRT

## DUSSELDORF-UNGLUCK

### Die Piloten-Probe

Drei Tage lang stocherte Flugkapitän Hans-Josef Reichel vom Luftfahrt-Bundesamt in den Trümmern der viermotorigen DC-4 („Skymaster“) herum, die am ersten November-Sonntag knapp zwei Minuten nach dem Start, nur 3,7 Kilometer vom Flughafen Düsseldorf entfernt, in einen Schrebergarten gestürzt und ausgebrannt war. Der Untersuchungsbeamte war nach Düsseldorf gereist, um aus den zerfetzten Flugzeugteilen und den Aussagen der drei Überlebenden Ursache und Hergang der Katastrophe zu rekonstruieren.

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) in Braunschweig will zwar das abschließende Urteil über das Unglück erst in etwa vier Wochen der Staatsanwaltschaft übergeben; schon jetzt aber läßt sich aus verschiedenen Einzelheiten, die Flugkapitän Reichel ermittelte, ablesen, was sich kurz vor dem Absturz in der Kanzel der DC-4 abgespielt haben muß.

Da die Maschine nicht einer der großen internationalen Luftlinien gehörte, sondern dem ehemaligen Autobus-Führerunternehmer Karl Herfurtner, der mit seinen sieben Charter-Flugzeugen Urlauber in den Süden befördert, tauchten schon bald nach dem Absturz Gerüchte auf: Das Unglück sei darauf zurückzuführen, daß die Maschinen der kleinen Luft-Führerunternehmer technisch nicht so intensiv überwacht würden wie die Flugzeuge der großen internationalen Gesellschaften.



Flugkapitän Stahnke (†)  
Experiment nach dem Start?

Nach Ansicht der Experten vom Luftfahrt-Bundesamt ist dieser Verdacht aber nicht begründet. Flugkapitän Reichel: „Die Wartung der Maschine bis zum Tage des Absturzes war einwandfrei. Die Überprüfung ergab keinerlei Beanstandungen.“

Die amerikanische Flugsicherheitsbehörde „Civil Aeronautics Administration“ hatte

die „Skymaster“ bei ihrer Überführung in die Bundesrepublik mit dem Zeugnis „voll flugtauglich bis 1958“ ausgestattet. Und ehe die Unglücksmaschine für den Einsatz in Herfurtners Urlauber-Flugunternehmen zugelassen worden war, hatte das Luftfahrt-Bundesamt die DC-4 von einer der sechs bundesdeutschen „Prüfstellen für Luftfahrtgerät“ bis auf die letzte Schraube untersuchen lassen.

Die Zulassung, die Karl Herfurtner daraufhin erhielt, war auf ein Jahr befristet, was den Normen entspricht: Nach Ablauf eines Jahres müssen alle Flugzeuge, ob sie einer großen Gesellschaft oder einem kleinen Unternehmer gehören, neu zugelassen werden. Keine der Kontrollen, die in den vergangenen zwei Jahren bei der Luftreederei Herfurtner durchgeführt worden waren, erbrachte Beanstandungen. Die Flugzeuge des Düsseldorfer Unternehmers hatten bis zum Absturz der DC-4 rund 14 000 Flugstunden ohne Zwischenfälle bewältigt.

In der Unglücksmaschine saß an jenem November-Sonntag auf dem Platz des 1. Piloten nicht der Kommandant der Maschine, der mit Ritterkreuz und Eichenlaub dekorierte Transportflieger und mehrfache Luftmillionär Karl-Heinz Stahnke, Chefpilot und Ausbilder der Herfurtner-Reederei, sondern der Ko-Pilot, der junge Peter van der Helden. Bei den Experten des Luftfahrt-Bundesamtes verstärkte sich deshalb der Verdacht, daß der Start der DC-4 zu einer Art Flugprüfung benutzt worden ist: Offenbar war beabsichtigt, die Reaktionsfähigkeit des Ko-Piloten zu testen.

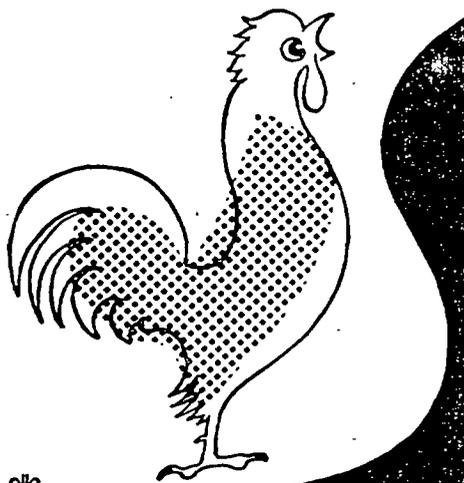
Der LBA-Sachverständige Reichel hatte nämlich bei der Untersuchung der Trümmer entdeckt, daß alle sechs Propellerblätter der beiden Backbordmotoren kurz vor dem

Die Krone festlicher Stunden

# LANGENBACH

SEKT

LANGENBACH & CO  
WORMS AM RHEIN



Regelmäßiger  
Stuhlgang

erhält gesund! Auch bei chronischer Verstopfung wirkt zuverlässig und mild



## Lax-Ompin

Vielseitig zusammengesetzt, daher auch bei längerer Anwendung keine Gewöhnung.

45 Dragées DM 1.85. Nur in Apotheken

## Verboten!

4. Oktober 1957. Auf dem großen Platz vor dem riesigen Wolkenkratzer des „Palaczkulturali i Nauki“ (Kulturpalast) in Warschau demonstrieren Tausende von polnischen Studenten und Intellektuellen gegen das Verbot der Zeitung „Po prostu“. Verboten wurde ein Blatt, das mutig und unbestechlich für künstlerische und politische Freiheit eintrat.

## konkret

Die Zeitschrift der Studenten und Intellektuellen Deutschlands ist zur Zeit noch nicht verboten. Sie können sie — heute noch — bei jedem Postamt bestellen. (Halbjahresabonnement 2,— DM, Einzelpreis 0,40 DM)

## konkret

Die Monatszeitschrift für Kultur und Politik ist immer „vorne“. Nonkonformistisch und vorurteilsfrei, wird konkret sogar von seinen Gegnern gelesen, man weiß:

**konkret informiert Sie besser!**

Als erste deutsche Zeitung bringt konkret:

- Einen Sonderbericht von der algerischen „Front“ und aus dem „befreiten Algerien“
- Eine Untersuchung über die sensationelle Entdeckung im physikalischen Bereich, das „Links und Rechts im Raum“

Fordern Sie eine kostenlose Probenummer vom Verlag Hamburg 36, Kaiser-Wilhelmstraße 76/IV.

Absturz in die „Segelstellung“ gedreht worden waren. In dieser Stellung bieten die Propellerblätter der Luft den geringsten Widerstand. Die „Segelstellung“ ist deshalb nur erforderlich, wenn der entsprechende Motor ausgefallen ist oder abgestellt wurde.

Reichels Entdeckung ließ also nur zwei Vermutungen zu: Entweder waren die Propeller in die „Segelstellung“ gedreht worden, weil die beiden Motoren wegen technischer Defekte kurz nach dem Start ausfielen, oder der Defekt der Motoren war nur vorgetäuscht worden, um die Reaktionsfähigkeit der Besatzung in einer solchen Ernstfall-Situation zu überprüfen.

In ausreichender Höhe hätte ein solcher Test das Flugzeug und seine Besatzung nicht gefährdet. Die modernen viermotorigen Verkehrsflugzeuge müssen, so schreiben es die Prüfungsbestimmungen vor, auch nach dem Ausfall von zwei Motoren weiterfliegen können, ohne Höhe zu verlieren. Auf den Verkehrsfliegerschulen wird das Fliegen bei vorgetäuschten Motorschäden in sicheren Höhen routinemäßig geübt.

Es ist jedoch nicht üblich, bei solchen Flugerprobungen in Bodennähe zwei Motoren ganz abzuschalten und ihre Luftschrauben in die „Segelstellung“ zu drehen. Vielmehr werden normalerweise die Motoren nur gedrosselt, damit der Kommandant sie im Falle einer Gefahr sofort wieder mit voller Leistung laufen lassen kann.

Daß Kommandant Karl-Heinz Stahnke allen Fliegerregeln zum Trotz schon kurz nach dem Start eine solche Ernstfall-Situation in niedriger Höhe vorgetäuscht haben sollte, hielten die Beamten des Luftfahrt-Bundesamtes zunächst einmal für unwahrscheinlich. Nur der plötzliche Ausfall von zwei Motoren wegen techni-



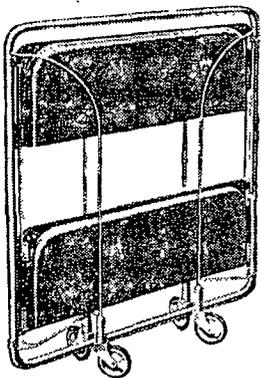
Trümmer der Herfurtner-Maschine: Absturz in Segelstellung?

scher Defekte hätte demnach als Absturz-Ursache gelten können. Rätselhaft bleibt indes, weshalb kein Mitglied der Besatzung dem Kontrollturm des Düsseldorfer Flughafens über Sprechfunk den Ausfall der Motoren oder eine andere Gefahrensituation meldete.

Der LBA-Experte Reichel bewahrte, nachdem er seine Untersuchungen an der Absturzstelle abgeschlossen hatte, selbst

der Flughafenleitung gegenüber Still-schweigen, das er bis zur Beendigung der Ermittlungen auch nicht durchbrechen will. Gleich nach seiner Abreise nahm sich die Düsseldorfer Kriminalpolizei des Falles an. Sie ist peinlich darauf bedacht, keine Einzelheiten ihrer Ermittlungen an die Öffentlichkeit dringen zu lassen.

Daß die Untersuchungsbeamten vorerst äußerst zurückhaltend sind, ließe sich



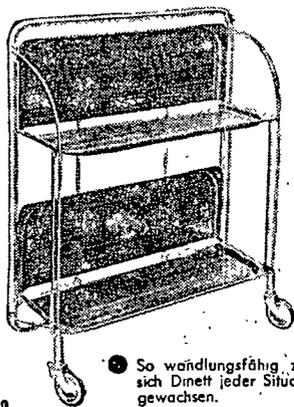
● So schmal wartet Dinett darauf, hervorgeholt zu werden.

## *Wirklich ein zauberhaftes Geschenk:*

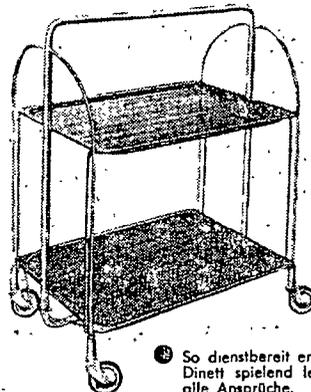
Dinett der rollbare Klapp Tisch. Ungeahnte Möglichkeiten stecken in ihm, die „SIE“ mit immer neuer Freude entdecken wird. Ein leichter Druck auf die Chrombügel, und schon ist das vielseitige Dinett dienstbereit. Halb aufgeklappt z. B. als Beistellfischchen oder Bücherregal; ganz aufgeklappt als Servierwagen, als Ablage beim Bügeln, Nähen, Handarbeiten; bei Festlichkeiten, beim traulichen tête à tête, der Platz reicht nicht aus, um alles aufzuzählen. Aus verchromtem Stahlrohr, mit hitze-, kratz- und säurefesten Durofolttablets ist Dinett sehr stabil und wunderbar leicht zu fahren – so recht ein Geschenk für „SIE“.

Und nun das Verblüffendste:

Hat Dinett seine Schuldigkeit getan, kann es, nur 7,5 cm schmal, auf kleinstem Raum, in der kleinsten Ecke, untergebracht werden.

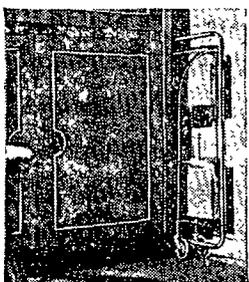


● So wandlungsfähig zeigt sich Dinett jeder Situation gewachsen.



● So dienstbereit erfüllt Dinett spielend leicht alle Ansprüche.

Dieses kleine Wunder kostet nur DM 135,-. Dinett zu kaufen ist für Sie ein leichter Entschluß, weil Ihnen der rollende Diener eine echte Gegenleistung bietet. Fragen Sie in guten Fachgeschäften. Auf Wunsch weisen wir gerne Bezugsquellen nach.



7,5 cm

...wenn man Dinett nicht braucht.

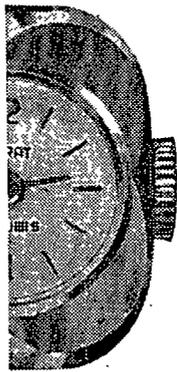
**BREMSHEY G.M.B.H.** für Stahlrohrmöbel und Ladenausstattungen Abt. D5, Solingen-Öhligs

# Doornkaat



aus  
Kornsaft

Über 150 Jahre im Familienbesitz



Sie steht ihr gut  
zu Gesicht

... die PARAT-Armbanduhr!

Männer lieben es nicht,  
auf andere warten zu müssen. Das beste Mittel gegen  
Unpünktlichkeit besteht in einer absolut pünktlichen  
Armbanduhr. Mit einer PARAT-Armbanduhr gelten  
keine Ausreden mehr. Denn PARAT-Armbanduhren  
die gehen genau. Und ihre elegant-moderne Form  
macht eine PARAT-Armbanduhr für jede Frau zu  
einem attraktiven Schmuck. Gibt es ein Weihnachtsgeschenk,  
das nützlicher und schöner zugleich ist?



## PARAT

PARAT-Armbanduhren sind in jedem guten Fachgeschäft erhältlich.

unter anderem auch daraus erklären, daß ein Behördenvertreter des Landes Nordrhein-Westfalen, der Diplom-Ingenieur Neureiter vom Düsseldorfer Verkehrsministerium, an Bord der Unglücksmaschine war. Der Grund seiner Anwesenheit ist bis heute ebenso umstritten wie die Rolle, die er während des Starts spielte. Der Düsseldorfer Flughafen-Direktor, Freiherr von Buddenbrock, erklärte zwar, daß der ministerielle Luftfahrtsachbearbeiter Neureiter sich zu einem routinemäßigen Kontrollflug an Bord der Maschine begeben habe. Staatssekretär Professor Brandt vom Verkehrsministerium versicherte dagegen, das Ministerium könne gar keine Kontrollflüge veranlassen; Neureiter sei vielmehr von der Luftreederei Herfurtner eingeladen worden, die DC-4 auf einem Flug über Reykjavik nach New York kennenzulernen. Von einer Kontrolle könne keine Rede gewesen sein.

Karl Herfurtner wiederum will nachweisen, daß der Diplom-Ingenieur Neureiter ein Schreiben des Ministeriums besaß, das zur Vorlage bei der Visumsabteilung des amerikanischen Konsulats bestimmt war und ihn beauftragte, „im Rahmen eines Informationsfluges die Flugsicherheit der DC-4 zu überprüfen und

len zu lassen, um den jungen Piloten Peter van der Helden auf reaktionsschnelle Gefahrenfestigkeit zu prüfen. Stahnke soll daraufhin geantwortet haben: „Das mache ich schon.“

Flugkapitän Stahnke hätte das Ansinnen des Behördenvertreters ablehnen können. Nach internationalen Luftfahrtregeln ist er als Kommandant während des Fluges allein für die Sicherheit der Maschine verantwortlich. Abgesehen davon ist fraglich, ob der mitfliegende Neureiter berechtigt war, die fliegerischen Qualitäten eines Piloten zu überprüfen oder gar gefährliche Experimente zu fordern.

Luftreeder Herfurtner hat aber für die unverständliche Bereitwilligkeit seines Chefpiloten Stahnke, dem Wunsch Neureiters zu entsprechen, eine einleuchtende Erklärung: Stahnke habe angesichts des Mißtrauens der Behörden gegenüber kleinen privaten Fluggesellschaften dem Neureiter durch fliegerische Bravourstücke beweisen wollen, was die Piloten bei ihm, Stahnke, gelernt hätten. Stahnke habe mit seinem Ausspruch „Das mache ich schon“ andeuten wollen — so definiert es Herfurtner —, daß er einspringen werde, falls etwas schiefgehen sollte. Herfurtner: „Stahnke war zu selbstsicher, zu draufgängerisch, als daß er selbst vor gewagten Experimenten zurückgeschreckt wäre.“

So mag es gekommen sein, daß Ko-Pilot Peter van der Helden auf dem Platz seines Kommandanten einem gefährlichen Experiment entgegen sah, dessen Begleitumstände endgültig aufzuklären nicht mehr möglich ist, weil alle Beteiligten — Stahnke, Neureiter und van der Helden — beim Absturz getötet wurden. Die Maschine jedenfalls sackte mit zwei stehenden Motoren und zu früh eingezogenen Startklappen durch, berührte das Dach eines Gebäudes und zerbarst in dem Schrebergartengelände. 12 000 Liter Benzin strömten aus den zertrümmerten Tanks und entzündeten sich. Acht Menschen kamen um, darunter Luftreeder Herfurtners und Flugkapitän Stahnkes Töchter, die als Stewardessen an Bord waren.



Luftreeder Herfurtner, Tochter Resi (†)  
Fliegergespräche zu Protokoll

festzustellen, ob alle Bestimmungen eingehalten“ würden.

Wie sich eine solche Überprüfung möglicherweise abspielte, geht aus den Protokollen hervor, die Düsseldorfer Kriminalbeamte nach der Vernehmung der Überlebenden aufsetzten. Beispielsweise erklärte der überlebende Flugkapitän Wolfgang Merzenich, der den Flugkapitän Stahnke in Reykjavik ablösen sollte, daß der Diplom-Ingenieur Neureiter während des Startes in der Kanzel gestanden und sich nicht angeschnallt habe. Dieses Verhalten verstößt gegen die Sicherheitsvorschriften, nach denen sich beim Start nur Besatzungsmitglieder in der Kanzel aufhalten dürfen.

Weit aufschlußreicher aber ist ein Gespräch zwischen Neureiter und Flugkapitän Stahnke, das von Angehörigen der technischen Abteilung der Luftreederei Herfurtner am Abend vor dem Start der Maschine mitangehört und zu Protokoll gegeben wurde. Danach soll Neureiter den Flugkapitän aufgefordert haben, unmittelbar nach dem Start zwei Motoren ausfal-

## VERKEHR

KASSEL

### Die Muster-Kreuzung

Seit einigen Wochen muß der jugendliche Kasseler Polizeipräsident Dr. Günter Wetzel, 35, immer wieder Briefe von Kraftfahrern beantworten, die sämtlich auf ein und dieselbe Frage Antwort heischen: Die Autofahrer wollen wissen, wie es kommt, daß die Verkehrsampeln am Kasseler Altmarkt oft — wie von Geisterhand gesteuert — auf Grün umschalten, sobald sich ein Fahrzeug der Kreuzung nähert.

Diese Zuschriften wertet Polizeipräsident Wetzel als Beweis dafür, daß sich bewährt, was er zusammen mit Experten des städtischen Planungs- und Tiefbauamtes am Kasseler Altmarkt verwirklicht hat: eine Straßenkreuzung neuen Typs, über die der Verkehr ohne Stockungen fließt.

Die Stadtplaner haben mit ihrer neuen Kreuzung, die im Werbeprospekt der Stadt Kassel als „die modernste Verkehrskreuzung Europas“ bezeichnet wird, ein Übel beseitigt, das den Verkehr in den Großstädten oft nur zähe dahinfließen läßt, nämlich: den starr ablaufenden Umschaltmechanismus der Verkehrsampeln, dessen Farbwechsel auf eine bestimmte Sekundenzahl eingestellt ist und sich dem tatsächlichen Verkehrsbedürfnis nicht anpaßt.

Auch am Altmarkt in Kassel, wo der Verkehr aus den vier Bundesstraßen 3,