

seiner ersten Ehefrau Theda und seinen drei Kindern und vier Tage nach dem Trauakt auf dem Kölner Standesamt, hatte CDU-Hinterbänkler Karl Gatzen für sich und die Seinen eine Chance ausgemacht. In einer kleinen Anfrage beehrte er von der Bundesregierung Auskunft darüber, ob der BND-Chef „ein mögliches Sicherheitsrisiko“ geworden sei, „weil nächste Angehörige von ihm in der ČSSR leben“. Schon ein privater Briefwechsel der prominenten Ehefrau mit Eltern oder Geschwistern werde vom Feind mißbraucht werden: „Der Absenderort gibt dem Geheimdienst drüber Aufschluß.“

Bonner Gesinnungsfreunde aus der Oppositionsfraktion leisteten ihrem Hinterbänkler Beihilfe. In den Tresoren von „Quick“, so verbreiteten sie in Bonn, habe die Staatsanwaltschaft bei ihrer Suche nach Bestechungsbelegen und Schmiergeld-Empfängern auch Be-

Ehmke auf die von Bahr vorgeschlagene Tagesordnung bringen werden: „Unter Verschiedenes kann man natürlich alles zur Sprache bringen.“

Sollten die CDU/CSU-Vertrauensmänner in dieser Woche ihr Wahlkampf-Anliegen vorbringen, müssen sie sich jedoch auf eine unergiebigere Aussprache einrichten. Aus Furcht vor politischer Erpressung haben sich die Abgeordneten gegen geheime amtliche Schnüffler abgeschirmt.

Nach den geltenden Bestimmungen dürfen Bonns V-Männer zwar Staats-treue und Intimleben beamteter Geheimnisträger durchleuchten. Parlamentarier jedoch sind tabu — auch wenn sie neben ihren Abgeordneten-Diäten noch Ministergehalt beziehen.

Und selbst für Staatsangestellte gilt die Geheimdienst-Faustregel: Je höher der Rang, desto geringer die Chance, daß östliche Agenten sie anlaufen —

schers Entlastung bei den eigentlichen Adressaten, den westdeutschen Wahlbürgern, richtig ankommt: „Die sagen, erst hat er Frau und Kinder sitzenlassen und dann das noch.“

DDR

Stotterndes Geheul

Das zweitschwerste Flugzeugunglück in der Geschichte der Zivil-Luftfahrt traf die DDR-Gesellschaft Interflug zu einem Zeitpunkt, da sich das Ost-Unternehmen bemüht, stärker in das lukrative West-Geschäft einzusteigen.

Zu Wladimir Iljitsch Lenins hundertstem Geburtstag, am 22. April 1970, erhielt die DDR-Staatsfluglinie Interflug (IF) ihren ersten Langstreckenjet vom sowjetischen Typ Iljuschin (IL) 62. Diese „uneigennützig, brüderliche Hilfe der Sowjet-Union“, so freute sich damals das Parteiblatt „Neues Deutschland“, eröffne der DDR „eine neue Etappe in der Entwicklung der Zivilluftfahrt“.

Zweieinhalb Jahre danach, am Montag letzter Woche um 17.10 Uhr, elf Tage vor dem sechzigsten Geburtstag Erich Honeckers, erlitt diese Entwicklung einen schweren Rückschlag: Eine IL-62, mit 148 DDR-Urlaubern und acht Besatzungsmitgliedern an Bord, zerschellte — kurz nach dem Start auf dem DDR-Zentralflughafen Schönefeld — in einem Waldstück nahe der märkischen Kreisstadt Königs Wusterhausen südöstlich von Berlin. Keiner der Insassen, die ihre Ferien in Burgas an der bulgarischen Schwarzmeerküste verbringen wollten, überlebte.

Obwohl sofort eine Ost-Berliner Regierungskommission unter Leitung des DDR-Verkehrsministers Otto Arndt an der Absturzstelle zu recherchieren begann, blieben die Ursachen der Katastrophe bis Ende letzter Woche im Dunkel. Augenzeugen-Berichte gaben lediglich Aufschluß über die letzte Flugphase der Unglücksmaschine.

Danach hatte Pilot Heinz Pfaff, 51, der seit 16 Jahren in Interflug-Diensten steht, offenbar versucht, eine Schleife zu fliegen und nach Schönefeld zurückzukehren. Als die IL-62 in nur noch 600 Meter Höhe „mit stotterndem Motorengeheul“, so ein Reichsbahner, über den Bahnhof von Königs Wusterhausen raste, beobachteten Reisende vom Bahnsteig aus, daß die Maschine große Mengen Treibstoff abließ.

Sekunden später wurde der vierstrahlige Jet von einer Explosion erschüttert. Dann, so die Wahrnehmungen eines Rentners in einer Stadtrand siedlung, „qualmte es fürchterlich, und von dem Flieger fiel was ab“ — Leitwerk und Motoren, wie die Bergungstrupps Stunden später feststellten.

Beinahe gleichzeitig wirbelten Gepäckstücke, Maschinenteile und Men-



Geheimnisträger Ehmke, Ehefrau: Legende von der roten Agentin

lastungsmaterial gegen den Jungvermählten gefunden: einen Briefwechsel zwischen BND-Aufseher Ehmke und BND-General Gerhard Wessel. In dieser angeblichen Fundsache habe der Minister seinen Geheimdienstlern den delikaten Auftrag erteilt, seine Schwiegereltern in einer „operativen Aktion“ aus dem Ostblock zu kidnappen.

Das ging selbst „Quick“-Redaktionsleiter Heinz van Nouhuys zu weit: „Da ist nichts dran.“

Doch so leicht ließen sich die Unionshelfer nicht entmutigen. Als der Kanzleramts-Staatssekretär Egon Bahr am letzten Dienstag das für die Geheimdienste zuständige parlamentarische Kontrollgremium zu einer Routinesitzung für diesen Montag lud, erschien Springers „Welt“ mit der Schlagzeile: „Vertrauensmänner des Bundestages prüfen Ehmkes Situation.“

Victor Kirst, FDP-Emissär im Klub der Vertrauensleute, ist denn auch sicher, daß die Unionskollegen ihren Fall

nicht zuletzt, um einen politischen Eklat zu vermeiden. So erhielt etwa Ulrich de Maizière, bis Frühjahr als Generalinspekteur der Bundeswehr Bonns wichtigster militärischer Geheimnisträger, selbst von den peniblen Nato-Sicherheitsbeauftragten einen Persilschein — obwohl sein Bruder als Rechtsanwalt in der DDR lebt.

Um der Bonner Opposition das Ehe-Thema gründlich zu vergällen, griff Bonns Verfassungshüter, Innenminister Hans-Dietrich Genscher, persönlich ein: Im Namen der Bundesregierung teilte er Hinterbänkler Gatzen mit, die Tschechin Maria Hlavacova sei schon vor dem Hochzeitstag des Kanzleramtsministers überprüft worden.

Ergebnis der Genscher-Recherchen: Weder Ehmkes Ehe noch seine tschechische Verwandtschaft gäben zu ernsthaften Sicherheitsbedenken Anlaß.

FDP-Generalsekretär Karl-Hermann Flach ist freilich nicht sicher, daß Gen-

schen durch die Luft. Dem in Ost-Berlin akkreditierten Reuter-Korrespondenten Derek Parr berichtete tags darauf eine Frau, sie habe Passagier-Kleidung in ihrem Garten gefunden — einen Kinderpullover und ein Herrenjackett mit SED-Abzeichen.

Sieben Kilometer von dieser Fundstelle entfernt schlug die Maschine, unmittelbar nach der Detonation, brennend auf. Und schon wenig später waren Ärzte, Feuerwehren und Polizeibeamte zur Stelle. Volkspolizisten riegelten in weitem Umkreis das Wald- und Wiesengelände nahe der Autobahn nach Frankfurt/Oder ab. Zweieinhalb Stunden später brachten die DDR-Sender eine erste kurze Meldung und anschließend ernste Musik.

Letztlich zum Absturz führte wahrscheinlich, daß Flugkapitän Pfaff, laut DDR-Verkehrsminister Arndt ein „besonders umsichtiger und vorbildlicher Kommandant“, versucht hatte, die Maschine durch das Ablassen von Treibstoff (maximale Tankfüllung: fast 100 000 Liter) zu erleichtern, um dadurch das erforderliche Landegewicht zu erreichen. Dabei mag sich, so jedenfalls lassen die Zeugenaussagen vermuten, das Kerosin-Luft-Gemisch an einer Düse entzündet haben.

Obwohl sich Flugkapitän Max Brandenburg, Leiter der Unfallabteilung im Braunschweiger Luftfahrt-Bundesamt, an „keinen Fall“ erinnert, wo „ein Düsenflugzeug dadurch in Brand geraten wäre“, will er einen solchen Unglücksverlauf auch nicht ausschließen. Brandenburg: „Bei Flugzeugunfällen ist alles möglich, da muß man unendlich viele Einzelheiten in Erwägung ziehen.“

Was den DDR-Piloten jedoch zu seinem Notmanöver gezwungen haben könnte — ob technischer Defekt, Sabotage, menschliches Versagen oder etwa Vogelschlag —, darüber dürften „Experten-Untersuchungen erst in einiger Zeit Aufschluß geben“ (Brandenburg). Westliche Spezialisten etwa von der — zwar nur für die Transit-Luftkorridore nach West-Berlin zuständigen — Alliierten Luftsicherheitszentrale wurden allerdings durch die Explosionsmeldungen bereits aufgeschreckt. Ein West-Berliner US-Colonel: „Hoffentlich war es keine Bombe, es ist auch so schon schlimm genug.“

In der Tat traf die zweitschwerste Katastrophe in der Geschichte der Zivilluftfahrt — am 30. Juli 1971 waren bei einem Flugzeug-Zusammenstoß über Nordjapan 162 Menschen ums Leben gekommen — die ostdeutsche Gesellschaft empfindlich, und dies gerade zu einem Zeitpunkt, wo sich die IF-Funktionäre anschicken, dem begehrten West-Geschäft noch näherzutreten: Bereits heute fliegen achtmal wöchentlich DDR-Tupolews zwischen Berlin-Schönefeld und Wien-Schwechat hin und her, dreimal wöchentlich steuern IF-Flugzeuge Kopenhagen an.

Mit seinen 3000 Mitarbeitern und einem vergleichsweise kleinen Maschi-

nenpark — 2076 Sitzplätze in 24 Flugzeugen — will das volkseigene Unternehmen künftig noch mehr Devisen erwirtschaften. Daher dienen sich die Inter-Flieger — unter Berufung auf das „wachsende internationale Ansehen der DDR“ — seit einiger Zeit in West-Europa verstärkt als „Partner“ an, dem „Sie Ihr vollstes Vertrauen schenken können“ (PR-Broschüre).

Die Probe aufs Exempel indes machten massenhaft bislang nur West-Berliner Passagiere — vornehmlich des Geldes wegen. Denn die DDR-Luftfreeder bieten ihre Flüge weit unter den im Westen geltenden IATA-Tarifen an: So kostet etwa ein Lift von Schönefeld nach Wien 156 Mark — 73 Mark weniger als vom West-Hafen Tempelhof, und eine Reise nach Bagdad und retour kann man bei Interflug gar um mehr als tausend Mark billiger buchen als bei der westlichen Konkurrenz.



Abgestürztes DDR-Flugzeug*: „Hoffentlich war es keine Bombe“

Seit die DDR im Juni 1963 an der Waltersdorfer Chaussee einen Mauerdurchlaß nur für Schönefeld-Flieger schuf, haben Hunderttausende ihren Trip in die weite Welt von der billigen Ost-Piste angetreten: Gastarbeiter und Geschäftsleute, vor allem jedoch Pauschal-Touristen nach Bulgarien und Rumänien.

West-Berlins Polit-Prominenz freilich beobachtete diesen West-Ost-Pendelverkehr seit jeher mit gemischten Gefühlen, zumal die Interflug im vergangenen Jahr mit fast einer Million Passagieren — knapp zehn Prozent mehr als 1970 — schon ein Sechstel des West-Berliner Passagieraufkommens erreichte.

Ängstlich, durch die Schönefeld-Expansion selbst ins Hintertreffen zu geraten oder gar im Luftverkehr von der DDR abhängig zu werden, appellierte schon vor neun Jahren der damalige Bürgermeister Heinrich Albertz (SPD)

* Am Montag letzter Woche bei Königs Wusterhausen.

„an Takt und Gefühl unserer Mitbürger“, einen „neu geschaffenen Reise- weg“ nicht zu benutzen, da dieser „nur im wirtschaftlichen Interesse der Zone liegt“. Und der inzwischen zum West-Berliner CDU-Chef aufgerückte Peter Lorenz argwöhnte damals, der „neue Übergang“ habe nur den Zweck, „den freien, unkontrollierten Flugverkehr von und nach Tempelhof zu beeinträchtigen“.

Die Sorge, daß der Flugplatz West-Berlins bei solcher Entwicklung über den Rang eines „Kopf-Bahnhofs“ (so der Lokalsender Rias) nimmermehr hinaus käme, veranlaßte denn wohl auch die „Frankfurter Allgemeine“ noch im vergangenen Jahr zu publizistischer Berlin-Hilfe: Die „Zeitung für Deutschland“ machte in Schönefeld „unansehnliche, zugige Gebäude“ aus und bemäkelte „uralte Vorfeld-Omnibusse“ sowie eine „überaus holprige

Landebahn“ — „wie auf einem Kartoffelacker“.

Freilich: Ein SAS-Sprecher in Stockholm — die schwedische Gesellschaft fliegt Schönefeld seit April dieses Jahres an — findet die „Flugplatzverhältnisse sehr zufriedenstellend: Wir würden sonst nicht dorthin fliegen“.

Und selbst noch die Katastrophe von Königs Wusterhausen bot in der vergangenen Woche den Lokal-Kommentatoren der West-Berliner Springer-Zeitungen einen Anlaß, die ostdeutsche Fluglinie zu deklassieren. Denn daß Ost-Berlin sich zunächst mit Informationen zurückhielt und — so die „Berliner Morgenpost“ — „kein Wort über den Hergang, kein Wort über mögliche Ursachen“ veröffentlichte, schien „Morgenpost“-Schreiber Stefan Gänsicke ein Indiz für „menschenverachtende Ideologie“.

Gänsicke-Fazit: „Wenn Pankow“ in das „europäische Luftverkehrs-System“ hinein wolle, „wird es lernen müssen, wie man sich dort benimmt“.