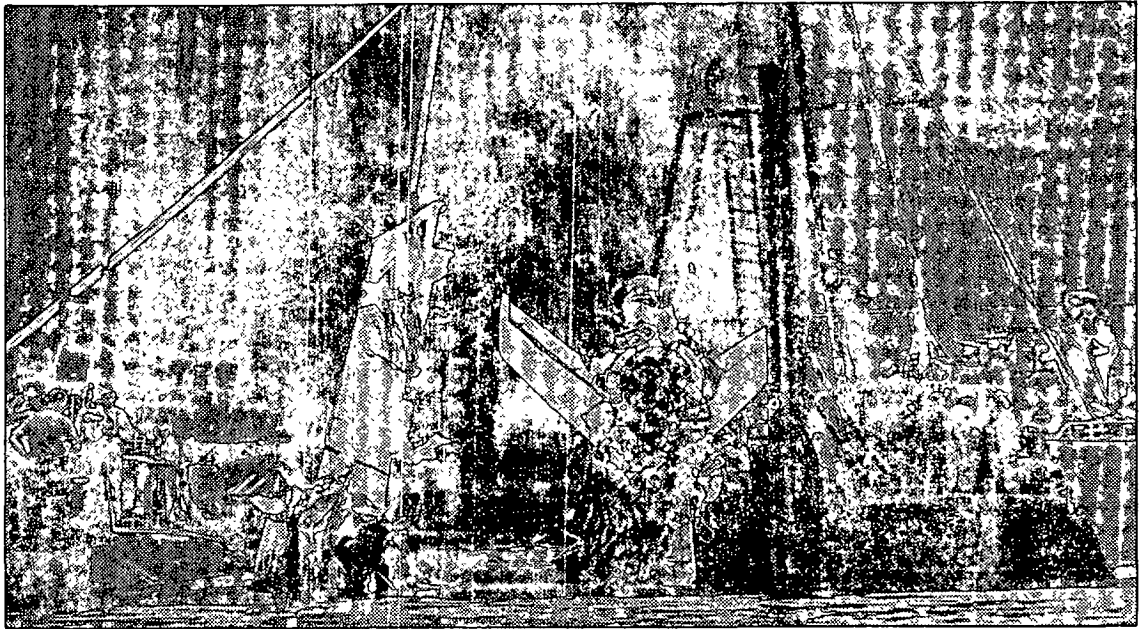




Sowjet-Beobachter, Yak-Bergung im Stößensee: Aus trübem Wasser...

BERLIN

FLUGZEUG-ABSTURZ

Wohin, Jurij?

Die Maschine startete auf dem sowjetischen Militärflughafen Eberswalde, 45 Kilometer nordöstlich von Berlin, und ging im Steilflug auf Kurs Südwest. Am Steuerknüppel: Hauptmann Boris Wladislawowitsch Kapustin. Vor ihm an den Bordwaffen: Oberleutnant Jurij Nikolajewitsch Janow.

In Minutenschnelle erreichte der rote Kampf-Jet 4000 Meter Höhe. Da ging ein Zittern durch den Rumpf. Was dann geschah, konnten alliierte Funkbeobachter in West-Berlin aus den letzten Funksprüchen zwischen der Jet-Besatzung und der sowjetischen Bodenleitstelle in der DDR rekonstruieren:

Die Steuerung der Maschine versagte. Führungslos raste sie, ständig an Höhe verlierend, auf West-Berliner Territorium zu. Order der Bodenleitstelle an Kapustin und Janow: Nicht aussteigen, bevor West-Berlin überquert und DDR-Gebiet erreicht ist.

Aber vergebens gab Pilot Kapustin den beiden Düsentriebwerken vollen Schub. Über Charlottenburg stieß die Maschine durch die Wolkendecke, und ehe die Funkverbindung abriß, vernahm die Bodenstation Kapustins Schreckensruf: „Wohin, Jurij?“ Dann bäumte sich der Jet noch einmal auf und stürzte in den West-Berliner Stößensee (Britischer Sektor). Aufschlagszeit: 15.36 Uhr am Mittwoch vorletzter Woche.

Der Absturz schreckte nicht nur West-Berliner Wasser- und Wandervogel auf, sondern auch Militärs, Diplomaten, Flugzeug-Experten und Geheimdienstler zwischen New York und Moskau. In den trüben Wassern des Havelarmes erhoffte sich der Westen Aufschluß über das, was der Osten geheimzuhalten wünscht: Schlüssel-Informationen über den technischen Stand sowjetischer Luftrüstung und über den Kampfwert der in der DDR stationierten roten Geschwader.

West-Berliner Augenzeugen hatten die abgestürzte Maschine anfangs für ein Verkehrsflugzeug gehalten. Doch als Polizei-Taucher, zusammen mit der Feuerwehr an die Unglücksstätte gerufen, das Wrack als Reste einer sowjetischen Militärmaschine identifizierten, rückten auch schon die Sowjets an. Sie kamen nicht aus dem Osten, sondern aus West-Berlin: 20 Mann der in den Katakomben des sowjetischen Ehrenmals im Tiergarten hausenden Ehrenwache. Sie wollten mit MPs die Absperrung übernehmen und kündigten den Anmarsch eines sowjetischen Bergungstrupps an.

Der eilig herbeizitierte stellvertretende britische Stadtkommandant Gesandter Peter T. Hayman, machte den Russen klar: „Was hier zu tun ist, ist unser Job.“ Während ein US-Aufklärer über dem Stößensee kreiste und die Absturzstelle fotografierte, begannen britische Pioniere mit Bergungsarbeiten und förderten zunächst die Leichen der beiden Sowjetflieger zutage.

Britische Luftwaffenexperten, aus London herbeigeflogen, machten sich an die Untersuchung der Trümmerteile, die von einem — Tag und Nacht besetzten — sowjetischen Beobachtungsposten nur flüchtig in Augenschein genommen werden konnten: Die aus dem Wasser geborgenen Bruchstücke wurden sofort mit

Zeltplanen verdeckt und zur Überprüfung außer Sowjet-Sichtweite gebracht.

Zumindest denkbar war, daß es sich bei der abgestürzten Maschine um modernstes sowjetisches Fluggerät handelte — etwa um eines jener überschall-schnellen Superkampfflugzeuge, deren Serienbezeichnung dem Westen bislang verborgen geblieben ist und die im Nato-Kode „Fiddler“ genannt werden.

Doch die Vermessung der Bruchstücke ergab, daß nicht eine großdimensionierte „Fiddler“ (Länge 30,5 Meter, Spannweite 19,8 Meter), sondern eine kleinere Yak (Yakowlew) 28 (Nato-Kode: „Firebar“) im Stößensee lag.

Dieser Typ ist den Nato-Experten bekannt, seit ihn die Sowjets 1961 bei der Moskauer Flugschau erstmals öffentlich zeigten. Es handelt sich — als Weiterentwicklung der zwölf Jahre alten Yak 25 — um eine zweiseitige Mehrzweckmaschine, die mit Mach 1,3 fast anderthalbfache Schallgeschwindigkeit erreicht und als Aufklärer, Abfangjäger und Atombomber eingesetzt werden kann. Ihre elektronische Ausrüstung ähnelt dem „Starfighter“-Typ der Bundesluftwaffe: Die Yak 28 kann unabhängig von der Führung durch Bodenstationen Ziele orten und angreifen.

Unbekannt hingegen war den Westmächten bis zum Havel-Fund, daß die Sowjets Teile ihrer in Deutschland stationierten 24. Luftarmee inzwischen auf Yak 28 umgerüstet haben. Bisher waren die fliegenden Sowjet-Verbände in der DDR durchweg mit Jägern des Typs Mig 21 und Kampfflugzeugen des Typs Yak 25 ausgerüstet.

Mißtrauisch von den Sowjet-Spähern beäugt, brachten die britischen Experten schließlich ein weiteres, bislang sorgfältig gehütetes Geheimnis der russischen Luftrüstung ans Licht. Sie bargen die Trümmer einer elektronischen Ausrüstung, die darauf hindeutet, daß die Yak 28 über eine neuartige Störvorrichtung gegen radargesteuerte Flugabwehr-Raketen verfügte.

Wenn Sowjet-Flugzeuge tatsächlich derartige Radar-Störausrüstungen be-

Yak-Besatzung Kapustin, Janow
... ein elektronisches Geheimnis

sitzen sollten, mußten insbesondere die Verteidigungsplaner der Bundesrepublik aus diesem Umstand Konsequenzen ziehen: Auf westdeutschem Gebiet sind Flugabwehreinheiten stationiert, die im Kriegsfall tief anfliegende Feindmaschinen mit „Hawk“-Raketen abfangen sollen. „Hawk“-Raketen aber sind radargesteuert und wären mithin störanfällig.

Was Briten-Taucher nach fast einwöchiger Bergungsarbeit an Yak-Resten aus dem Stößensee gezogen hatten, wurde am Mittwoch letzter Woche an die Sowjets überstellt. Nach einem Streit über die Frage, ob die Trümmer (wie die Engländer forderten) 100 Meter diesseits oder aber (wie die Russen verlangten) direkt an der Wasser-Zonen-grenze auf der Havel den Besitzer wechseln sollten, fanden sich die einstigen Alliierten schließlich in einem Kompromiß.

Ost-Prahn und West-Prahn fuhren so lange aufeinander zu, bis sie sich 25 Meter diesseits der Grenzlinie trafen.

WERTPAPIERE

LUFTHANSA-AKTIE

Papier mit Duft

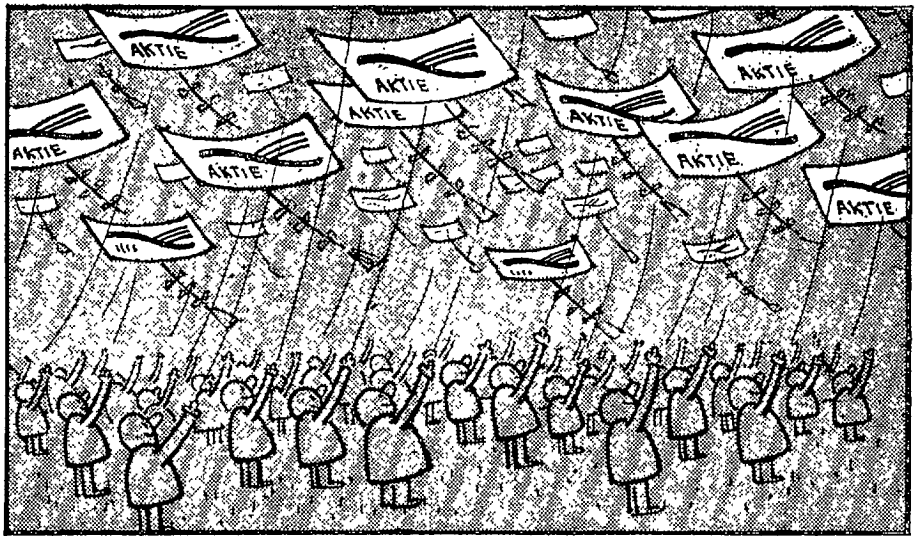
Als am Donnerstag vergangener Woche erstmals ein amtlicher Börsenkurs der Lufthansa-Aktien errechnet wurde, konnten die sogenannten Ersterwerber fröhlich Kasse machen: Pro 1000-Mark-Papier strichen sie 1920 Mark Gewinn ein.

Erneut hatten die Privatisierer staats-eigener Firmen ihre unglückliche Hand bewiesen. Bei dem ersten Bonner Papier der Preußag war der Ausgabekurs (145) zu hoch, bei der folgenden VW-Aktie (350) zu niedrig und bei den Veba-Zertifikaten (210) wieder zu hoch gewesen. Mit den Lufthansa-Aktien aber schlug Bonn seine bisherigen Rekorde: Ausgabekurs 100; Notierung am Donnerstag: 292, am Freitag: 286.

Der Höhenflug der überwiegend staatseigenen Gesellschaft kam für Bonn überraschend:

- ▷ Die Lufthansa war erst im vorletzten Jahr aus der Verlustzone herausgekommen und hat den bescheidenen Gewinn von 35,8 Millionen Mark des Jahres 1964 sowie den noch nicht ermittelten Gewinn des letzten Jahres nicht ausgeschüttet, sondern zur Stärkung der Finanzen verwendet.
- ▷ Lufthansa-Aktienkäufer können frühestens 1967 — zwei Jahre nach Zeichnung — eine Dividende erwarten.
- ▷ Eine Rendite wie bei risikofreien Obligationen — über sieben Prozent — wird die Lufthansa erst ausschütten können, wenn der Gewinn fast doppelt so hoch ausfiel wie 1964.

So hatten denn auch Aktien der Lufthansa noch bis zur letzten Kapitalerhöhung 1965 keinen privaten Kapitalgeber anzulocken vermocht. Und als im Juli des letzten Jahres die Lufthansa-Hauptversammlung eine Aufstockung des Kapitals von 250 auf 400 Millionen mit privater Beteiligung beschloß, wurden die Aufstockungs-Zertifikate deshalb nicht — wie bei den Volkspapieren Preußag, VW und Veba — auf 100, son-



Tagesspiegel

Lufthansa-Aktien im Aufwind

dern auf 1000 Mark Nennwert ausgestellt und damit einem gehobeneren Börsenpublikum angeboten.

Der unerwartet einsetzende Ansturm von deutschen Bewerbern wird von Bonns Privatisierern einem Peter-Stuyvesant-Image der Lufthansa zugeschoben. Lufthansa-Sprecher Dr. Carl Wingenroth nennt das neue Papier mit dem Duft der großen weiten Welt die „Volksaktie des gehobenen Mittelstandes“.

Völlig überraschend steigen aber auch viele ausländische Käufer ein. Amerikaner ließen sich nicht einmal durch eine 15prozentige Steuer abschrecken, die ihre Regierung für den Erwerb ausländischer Aktien erhebt.

Das Wallstreet-Publikum setzt seit geraumer Zeit auf die Expansion im Weltluftverkehr und zahlt etwa für Papiere der Pan American World Airways, die vor einem Jahr mit 29 Dollar notiert wurden, heute 70 Dollar (280 Mark).

Da die Bundesregierung von den 400 Millionen Mark Kapital ohnehin nur 42 Millionen zum Verkauf stellen ließ und je Bewerber höchstens zwei 1000-Mark-Aktien ausgegeben wurden, gingen die Lufthansa-Papiere bald auf Panam-Kurs.

Dabei muß die Gesellschaft nach vorläufigen Plänen bis 1970 mindestens

eine Milliarde Mark investieren, um mit den Flugzeugparks der anderen internationalen Luftlinien konkurrieren zu können. Für Dividenden wird deshalb vorerst wenig übrigbleiben.

Allein vom Jahre 1968 ab müssen 21 neue Maschinen des Typs Boeing 737 abgenommen und mit je 15 Millionen Mark bezahlt werden. Hinzu kommen noch einige Maschinen der 707-Frachtflugzeug-Version. Falls auch die Lufthansa, wie Panam in der vergangenen Woche, Großraumflugzeuge vom Typ Boeing 747 für 430 Passagiere in Auftrag gibt, werden die Anschaffungskosten noch höher sein.

Angesichts dieser Investitionen ist der Höhenflug ihrer Aktien der Lufthansa zwar ein Zeichen „weltweiten Vertrauens“, zugleich aber auch etwas unheimlich. Lufthansa-Sprecher Dr. Wingenroth: „Wir sind der Meinung, daß dieser Kurs spekulativen Charakter hat.“

Die Bundesregierung gab den Emissionsbanken inzwischen Order, weitere Lufthansa-Aktien im Nennwert von 1,5 Millionen Mark an der Börse abzustößen. Damit soll der Kursanstieg gebremst werden, um der Regierung den Vorwurf zu ersparen, sie hätte beim Verkauf der Wertpapiere 80 Millionen Mark Vermögen zum Nachteil der Steuerzahler verschleudert.



Lufthansa-Börsennotierung in Hamburg: Millionen verschenkt