



Flensburger Amtsgerichtsrat Meyer  
Vor Strafübermaß gewarnt

## JUSTIZ

### ERSATZDIENSTPFLICHT

#### Außerhalb der Person

Der Flensburger Amtsgerichtsrat Johannes Meyer, 44, bescheinigte den beiden Angeklagten, sie hätten vor dem Schöffengericht den „allerbesten Eindruck“ hinterlassen. Dennoch verurteilte er sie wegen Ersatzdienstflucht zu je sechs Monaten Gefängnis ohne Bewährung.

Richter und Gerichtete — der Arbeiter Hans-Dieter Jensen, 26, und der Bauzeichner Siegmund Dukat, 26 — kannten sich schon länger. Als Vorsitzender eines Schöffengerichts hatte Meyer 1963 zum erstenmal gegen Jensen und Dukat verhandelt. Die Angeklagten, Angehörige der Sekte „Zeugen Jehovas“, lehnten es bereits damals ab, anstelle des ihnen erlassenen Wehrdienstes einen zivilen Ersatzdienst abzuleisten.

Prozeß und Urteilsfindung waren in der ersten Verhandlung forensische Dutzendware: pro Mann ein halbes Jahr Gefängnis wegen Dienstflucht.

Jensen und Dukat saßen die Strafe ab und erschienen am 23. Dezember ver-



Berliner Konzern-Manager Meyer  
Kündigungen angekündigt

gangenen Jahres wieder vor Meyers Schöffengericht — wieder des gleichen Deliktes angeklagt. Doch statt mit den Angeklagten ging Richter Meyer mit dem Gesetzgeber ins Gericht: Das Schöffengericht hielt es für unvereinbar mit Grundgesetz und Menschenrechts-Konvention, aus religiöser Überzeugung rückfällige Ersatzdienstverweigerer fortlaufend einsperren zu müssen.

Richter Meyer beschloß, den Fall vom Bundesverfassungsgericht (BVG) in Karlsruhe abklopfen zu lassen. Dann riet er dem Angeklagten Dukat: „Nun gehen Sie mal wieder nach Hause und predigen Sie schön.“ Dukat verbeugte sich: „Auf Wiedersehen.“ Vorsitzender Meyer winkte ab: „Ich will Sie hier gar nicht wieder sehen.“

Er sah sie doch wieder. Das Bundesverfassungsgericht hielt die Vorlage des Schöffengerichts für unzulässig.

So waltete der Flensburger Amtsgerichtsrat Meyer („Ich bin sehr enttäuscht über den Karlsruher Beschluß“) letzten Montag widerwillig seines Amtes. Er lobte die Angeklagten und kritisierte das mangelnde psychologische Feingefühl der „Verwaltungsbehörden“, die oftmals den Ersatzdienstverweigerern die zweite Einberufung schon zustellen, während sie noch im Gefängnis die Strafe für die erste Dienstflucht verbüßen. Aber auch die Tatsache, daß Behörden überhaupt eine neue Straftat durch einen Verwaltungsakt auslösen könnten, paßt nach Richter Meyers Ansicht „nicht in das Bild unseres demokratischen Staatswesens“.

Um die Angeklagten vor dem Unbill weiterer Prozesse abzusichern, ließ sich das Schöffengericht bei der Strafzumessung von „Zweckmäßigkeitserwägungen“ leiten. Übliche Strafzumessungsgründe — wie Reue, Verstocktheit oder Wohlverhalten — entfielen, da die Tatumstände „außerhalb der Person“ der Gewissenstäter zu suchen seien.

Zweckmäßig erschien dem Schöffengericht, die beiden Dienstflüchtigen erneut zu sechs Monaten zu verurteilen. Sie haben dann ein Jahr ihrer Freiheit eingebüßt und — wenn es nach dem Vorsitzenden ginge — wegen Dienstflucht die Justiz nicht mehr zu fürchten.

Bei der Begründung seines Urteils machte Richter Meyer Front gegen Karlsruhe: „Das Schöffengericht in dieser Besetzung würde bei einer dritten Anklageerhebung ein Strafübermaß als gegeben ansehen und nicht zu einer neuen Verurteilung kommen. Das Schöffengericht wäre dann auch nicht an Beschlüsse des Bundesverfassungsgerichts gebunden.“

## KONZENTRATION

### BERLINER MASCHINENBAU

#### Bund gegen Böses

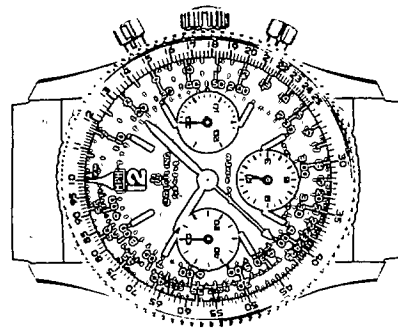
Auf der Spucke der westdeutschen Sonntagsredner“, so sprach Dr. Jürgen Krackow, Vorstandssprecher der jahrelang von Verlusten geplagten Berliner Maschinenbau-AG, vormals L. Schwartzkopf, „können wir nicht Kahn fahren.“ Jetzt hat Bonn für Krackows Unternehmen und sechs weitere Westberliner Maschinenbau-Firmen eine breitere Fahrwinne gegraben.

Am letzten Dienstag um elf Uhr vormittag schwenkte Bundesschatzminister

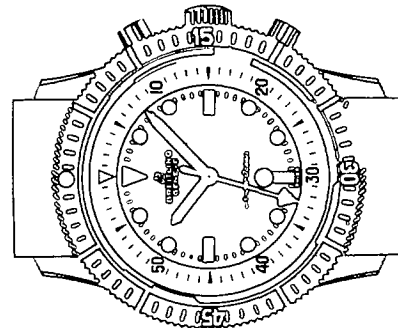


GENÈVE-SCHWEIZ  
Lieferant der Weltluftfahrt

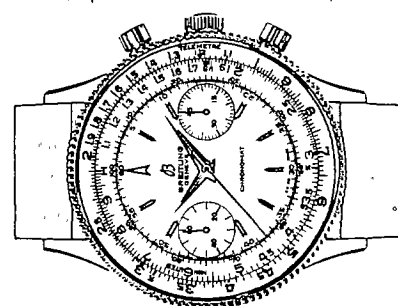
hat den richtigen Chronographen  
auch für SIE



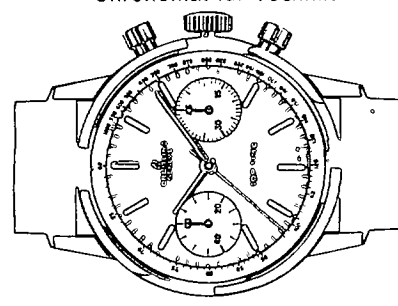
Navitimer für Piloten



SuperOcean für Wassersport



Chronomat für Technik



Top-Time für jeden Zweck

Senden Sie mir bitte kostenlos und unverbindlich  
die folgenden Drucksachen:

- ☐ „Die staunenswerte Welt der Chronographen“  
☐ Spezial-Katalog der BREITLING-Modelle  
(Gewünsches bitte ankreuzen!)

Name:

Vorname:

Beruf:

Stadt:

Land:

Straße:

sp 3

Breitling-Chronographen-Service  
Trautmann K. G. 75 Karlsruhe Postf. 1767

Werner Dollinger im Berliner Hotel Kempinski einen Vertrag über die Fusion der sieben Unternehmen.

Eine neu gegründete Gesellschaft, die Deutsche Industrieanlagen GmbH, vereinigt die Firmen. Dabei geben die meisten der alten Inhaber ihr Eigentum auf und lassen sich auszahlen. Teilnehmer an der Fusion sind die

- ▷ Borsig AG (bundeseigen),
- ▷ Berliner Maschinenbau-AG, vormals L. Schwartzkopff,
- ▷ Alkett Maschinenbau GmbH,
- ▷ Ludw. Loewe & Co. AG,
- ▷ Typograph GmbH,
- ▷ Hartung-Jachmann GmbH,
- ▷ Fritz Werner Verwaltungs-GmbH (bundeseigen).

Bei zusammen 80 Millionen Mark Kapital und 12 600 Beschäftigten erreicht das Septett 400 Millionen Mark Umsatz und wird damit zum siebtgrößten Unternehmen der Branche (das größte: Klöckner-Humboldt-Deutz in Köln mit 1,6 Milliarden Mark). Die traditionsreichen Firmennamen bleiben als Marken erhalten.

Jede für sich waren die Berliner Maschinenbau-Firmen der internationalen Konkurrenz nicht mehr gewachsen. Seit 1960 verbuchte Alkett einen Verlust von 1,9 Millionen Mark, Borsig von 4,2 Millionen Mark und Schwartzkopff von 4,7 Millionen Mark. Nur die Firma Werner erzielte Gewinne von 10,5 Millionen Mark. Dollinger: „Sie verließen sich darauf, niemand werde es zulassen, daß ihnen etwas Böses passiere.“

Bisher hatten Bundeskonzerne die Verluste ihrer Frontstadt-Töchter stets übernommen; aber Bonns Schatzminister war nicht länger bereit, Berlins Maschinenbau zu alimentieren. Er drängte auf Konzentration.

Die neu gegründete Deutsche Industrieanlagen GmbH beschaffte sich den Preis, mit dem sie die ausscheidenden privaten Eigentümer abfindet, aus dem Sondervermögen des Europäischen Wiederaufnahme-Programms ERP (Marshall-Plan). Der Bund wird mit 90 Prozent des Konzernkapitals Hauptaktionär, den Rest wird die Bank Berliner Handels-Gesellschaft halten.

Für das Gemeinschaftswerk fand Bonns Schatzminister einen Manager, der schon einmal ein angeschlagenes Unternehmen saniert und seither Gewinne erzielt hat: den Chef der Fritz Werner-Gruppe, Dr. jur. Rudolf Meyer, 54.

Meyer, der sein Haar wie Napoleon Bonaparte frisiert, ist Bauernsohn aus dem Westfälischen. Der Jurist brachte das Familienunternehmen Werner, das 1953 in Schwierigkeiten geriet und vom Bund übernommen wurde, auf mehr als 100 Millionen Mark Umsatz.

Die Aufgabe, aus sieben fast durchweg angeschlagenen Unternehmen einen gewinnträchtigen Konzern zu machen, hält der neue Chef für „Knochenarbeit“. Ohne radikale Mittel wie zeitweiliger Abbau der Belegschaften und Rückgang des Umsatzes sei sie nicht zu bewältigen. Meyers Konzept: „Wir werden uns auf Werkzeugmaschinen, Großapparate und Industrieanlagen konzentrieren.“

Dollinger hat schon den nächsten Schritt erwogen: „Wir werden den Konzern privatisieren und die Aktien möglichst breit streuen.“

## SPIONAGE

### LUFTRÜSTUNG

#### Frequenz unbekannt

An einem Nachmittag im Juli 1963 landete der polnische Flieger-Major Richard Obacz auf dem West-Berliner Flughafen Tempelhof. Doch sein Gastgeschenk — ein Militärflugzeug des veralteten Propeller-Typs TS 8 „Flotter Hund“ — war für die westlichen Nachrichtendienstler wertlos: Es vermittelte keinerlei neue Erkenntnisse über die östliche Luftrüstung.

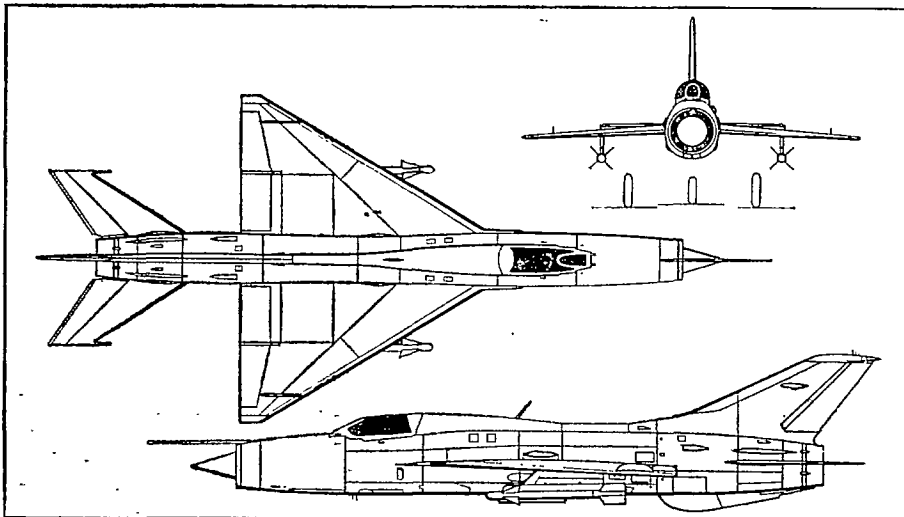
An einem Nachmittag im April 1966 stürzten sich die beiden sowjetischen Fliegeroffiziere Kapustin und Janow im West-Berliner Stößensee zu Tode. Doch aus den zeretzten Resten ihrer Maschine — ein modernes zweistrahliges Kampfflugzeug des Typs YAK 28 — ließen sich nur bruchstückweise Informationen gewinnen.

An einem Nachmittag Ende Mai dieses Jahres — so behauptet jedenfalls die DDR — scheiterte dann der Versuch westlicher Geheimdienste, ihre lückenhaften Kenntnisse an einem intakten

Fluchtunternehmen mit Sportflugzeugen waren in der Regel deshalb erfolgreich, weil sich mit diesen kleinen, wendigen, langsamen Maschinen die Radarkontrollen leicht unterfliegen lassen. Einsatzflugzeuge der Luftwaffen hingegen können kaum ihrer Luftraumüberwachung entkommen. Sie alle werden von ihren Bodenleitstationen geführt und von einer Station zur anderen weitergereicht. Ein Abweichen vom Kurs löst sofort Alarm aus.

DDR-Düsenjäger-Piloten hätten zudem beim Flug nach Westen ein besonderes Sicherheitssystem zu überwinden: die eigens für sie eingerichtete Sperrzone zwischen Zonengrenze und einer Nord-Süd-Linie östlich Berlins mit Radarketten und patrouillierenden sowjetischen Abfangjägern.

West-Berlin anzufliegen, wäre zwar wegen der Nähe der Stadt zu den Luftwaffenstützpunkten der Volksarmee theoretisch weniger riskant. Doch nicht einmal erfahrene DDR-Luftwaffenpiloten hätten eine ausreichende Chance, ihre modernen Düsenjäger auf einem der drei West-Berliner Flughäfen sicher zu landen. Denn: Alle drei Plätze (Tempelhof, Tegel und Gatow) liegen im Stadtgebiet; die Gatow-Piste ist für



Jäger Mig 21: Entführung in den Westen geplant?

Östflugzeug zu ergänzen. Ingenieur Günter Laudahn, 36, wurde an jenem Nachmittag vom SSD verhaftet, weil er im Westauftrag die Entführung eines elektronisch voll ausgerüsteten und bewaffneten DDR-Überschalljägers vom Typ Mig 21 inszeniert haben soll. Das Oberste DDR-Gericht verurteilte Laudahn am Mittwoch letzter Woche wegen „schwerer Spionage“ zu lebenslangem Zuchthaus.

So bleiben westliche Beschaffer wiederum darauf angewiesen, daß ihnen eine Ostblock-Militärmaschine per Zufall zufliegt — wie bei der alten Maschine vom Typ „Flotter Hund“ und bei der zertrümmerten YAK 28; wie bei vier Mig 15, die Mitte der fünfziger Jahre von polnischen Piloten nach Schweden und Bornholm geflogen wurden.

Zwar ist — außerdem — während der letzten zehn Jahre in Europa mindestens 19mal eine Flugzeugflucht von Ost nach West gelungen. Die Maschinen aber, mit denen Bewohner osteuropäischer Länder nach Westeuropa flüchteten, waren allesamt militärisch uninteressante Sport-, Trainings- oder Verkehrsflugzeuge.

Überschallflugzeuge zu kurz, Landeanflüge in Tempelhof und Tegel gelten selbst bei routinierten Berlin-Piloten als kompliziert.

Handicap beim Anflug westlicher Flughäfen überhaupt:

- ▷ Funksprechkontakt zu den Kontrolltürmen kann in den meisten Fällen nur auf englisch hergestellt werden, die Fliegersprachen der DDR-Piloten sind Deutsch und Russisch.
- ▷ Die Frequenzen der Funk-Landehilfen westlicher Flughäfen sind den DDR-Piloten unbekannt.

Eben deshalb, so sagte Günter Laudahn vor dem Obersten Gericht der DDR, habe er Auftrag gehabt, dem anzuheuernden Mig-Piloten ein Sprechfunkgerät mit Sonderfrequenz und Unterlagen über technische Landehilfen westlicher Flugplätze auszuhändigen.

Zu den technischen Schwierigkeiten kommt die Tatsache, daß vor allem die DDR ihre Jägerpiloten nach Maßstäben auswählt, die ideologisch unsichere Kandidaten vom Steuerknüppel möglichst fernhalten. Bisher jedenfalls ist keiner von ihnen der