

Tod im Kornfeld

Ministerpräsident Uwe Barschel kam mit knapper Not davon – die Ursachen des Cessna-Absturzes in Lübeck-Blankensee sind rätselhaft.

Ein Jüngling unter den Anwohnern sah das Unglück kommen: „Meine Güte, fliegt der niedrig!“ Eine Frau, die es nicht kommen sah, glaubte sogleich, „da wäre Krieg“, sie war erschreckt durch Flammenschein und Explosionen. „Ich hab' gedacht“, bekundete eine andere, „die Russen schießen.“

Vor den Haustüren der Verängstigten war, letzten Sonntag um 23.01 Uhr, Schleswig-Holsteins Landesvater Uwe Barschel vom Himmel gefallen. 150 Meter vor dem Beginn der Landebahn des DDR-nahen Regionalflugplatzes Lübeck-Blankensee, einige Meter links von der idealen Anfluglinie, stießen Helfer auf das brennende Wrack des gecharterten zweistrahligen Manager-Düsenflugzeugs vom Typ Cessna Citation 501.

Zwei Tote fanden die Retter: den verantwortlichen Flugzeugführer Michael Heise und seine Kopilotin Elisabeth Friske, jene Fliegerin, die auch bei der bravurösen Bruch-Notlandung des „Paninternational“-Urlauberjets 1971 auf der Autobahn bei Hamburg (22 Tote) auf dem Kopilotensitz gesessen hatte. Schwer verletzt wurde Barschels Leibwächter Bernd Hansen geborgen. Der Regierungschef selber, heimgekehrt aus Bonn von Besprechungen mit Bundeskanzler Kohl, lag frierend im nassen Gras und bat um eine Wolldecke.

Wenig nur konnte Barschel, der beim Absturz einen Kreuzbeinbruch und Prellungen erlitt, über den Hergang des Unglücks beisteuern. An einem Redekonzept habe er gefeilt, bis es krachte. Durch die klaffende Öffnung, die sich nach dem Wegbrechen des Vorderteils auftat, war der verstörte Ministerpräsident ins Freie getaumelt.

Aus Augenzeugenberichten, Trümmerfunden und aufgezeichneten Funkgesprächkontakten mit dem Blankensee-Tower und den Hamburger Luftlotsen, die den Reiseflug überwacht hatten, ließ sich zwar der Verlauf des Unglücks rasch rekonstruieren – nicht aber die Ursache.

Weit draußen in einem dunkelgrün wogenden Kornfeld, 690 Meter vor Beginn der Landebahn, fand sich als schauerliches Indiz der abgeknickte, fast 16 Meter hohe metallene Sendemast eines „ungerichteten Funkfeuers“. Es dient als Anflughilfe auf den Lübecker Flugplatz, der zu jenen Landefeldern gehört, die kein „Instrumenten-Lande-System“ zu bieten haben und deshalb nach Sichtflugregeln angefliegen werden müssen. Barschels Flugzeug hätte an dieser Stelle noch in wenigstens 60 Meter Höhe fliegen sollen, war aber tatsächlich schon so



Cessna-Citation-Wrack in Lübeck-Blankensee: Zu tief, aber warum?



Charter-Passagier Barschel
Ins Freie getaumelt

niedrig, daß sein linker Flügel, womöglich auch das linke Fahrwerk den Mast berührten.

Dann begann, nachvollziehbar durch etliche im Korn gefundene Flugzeugteile, ein tödlicher Endanflug durch die Ähren. „Das ist das Ergebnis, wenn ein Flugzeug tiefer fliegt, als es soll“, erläuterte zwei Tage nach dem Absturz professionell-kühl Knud Loehnert, Geschäftsführer der Charterfirma „Travel Air“, der die Unglücksmaschine gehörte. Aber kein Experte fand bisher eine Antwort auf die entscheidende Frage: Warum flog Michael Heise zu tief an?

Manfred Küppers, Chef der Unfalluntersuchungskommission beim Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig, hat wegen des hochrangigen Passagiers den Fall selber übernommen. Noch in der Unglücksnacht fuhr er an die Unfallstelle.

Zwei Tage darauf hatte der Chef im grünen Overall das verkohlte Wrack und die losen Trümmer in die Flughafen-Halle G schaffen lassen.

Mit Hilfe eines dicken Teile-Katalogs und der Wartungs-Dokumente suchten die Unfallforscher dem Unglück der Maschine in einer Art Puzzle auf die Spur zu kommen. Nach der Zelle kommen Steuerung und Triebwerke dran, darauf alle äußeren Umstände des Fluges. Der Untersuchungsbericht ist erst in Monaten zu erwarten.

Auf den ersten Blick schieden technische Probleme als Unfallursache offenbar aus. Die Piloten haben sich im Funkgesprächverkehr jedenfalls darüber nicht geäußert. „Na und“, meinte Küppers, „werde ich denn als Pilot sofort mein Problem hinausposaunen und dabei Zeit verlieren, es zu lösen?“

Wurde am Ende der Gewöhnungseffekt den Flugzeugführern, guten Kennern der Lübecker Platzverhältnisse, zum Verhängnis? Und dies gerade auf einem Flugplatz, der – seiner Unfallbilanz nach wohl zu Unrecht – unter manchen Fliegern wegen seiner durch die DDR-Nähe bestimmten Anflugbedingungen als „gemeiner Platz“ gilt.

Der Lübecker Flughafenchef Harry Kleinschmidt verteidigte sein Rollfeld: „Es gibt keine schlechten Plätze, eher schlechte Piloten.“ Während des Anfluges der Barschel-Maschine sei die optische Gleitwinkelanzeige, die dem Piloten schon weit voraus mit roten, grünen und gelben Leuchten den richtigen Gleitwinkel signalisiert, eingeschaltet gewesen. Auf sieben Kilometer Entfernung, so rekonstruierte Kleinschmidt, hätten die anfliegenden Piloten den Flugplatz wahrnehmen müssen, „mindestens fünf Kilometer habe die Feuersicht“ zur Unfallzeit betragen – allerdings nicht gerade

viel für einen mit 260 km/h heranstürmenden Jet.

Immerhin haben die Piloten als vorletztes Lebenszeichen „Flughafen in Sicht“, als letztes die Bitte „Landebahnbefeuerung dämpfen“ gefunkt.

Womöglich aber, so argwöhnen manche Experten, war das Wetter in Platznähe schlechter, als den Fliegern angekündigt, insbesondere die für Sichtanflüge entscheidende Wolkenuntergrenze. Die Lübecker hatten der heranbrausenden Cessna-Crew nur einen Schätzwert, in diesem Fall 150 Meter, mitgeteilt – ein übliches Verfahren, da der Flugplatz keinen Wolkenhöhenmesser hat. „Das ist ein Punkt“, so Küppers, „den wir noch untersuchen müssen.“

Drei Tage nach dem Absturz hatten die Unfalldetektive aus den Trümmern noch nicht herauslesen können, ob der Radarhöhenmesser der Cessna, auf dem die Crew ihre Flughöhe fast zentimetergenau ablesen kann, ausgefallen war.

Die Unfallforscher gehen schrittweise vor. „Wenn wir alle denkbaren technischen Ursachen ausschließen können“, so Kommissions-Chef Küppers, dann werde das Rätsel bleiben. „Dann wird man nie erfahren, warum sie zu tief geflogen sind – die einzigen, die es hätten sagen können, sind tot.“

KUNSTSAMMLER

Mittleres Erdbeben

Verlegt der reichste Schweizer, Hans Heinrich Thyssen-Bornemisza, seine berühmte Bilderkollektion aus Lugano nach Madrid?

Von einem „Mausoleum“ zu seinem Nachruhm will der 66jährige Kunstsammler nichts wissen. Ihn beunruhigt nur der Gedanke, „wie meine Kollektion im nächsten Jahrhundert versorgt sein wird“. Weil jedoch dieses Wie zwingend mit dem Wo zusammenhängt, nehmen viele Liebhaber, Politiker und Steuerzahler an der Unruhe Anteil, vor allem in Spanien und der Schweiz.

Seit 1932 ist der deutschstämmige Industriellensproß Hans Heinrich Thyssen-Bornemisza in der Villa Favorita am Seeufer von Lugano zu Hause. Seit 1948 läßt er Publikum herein – zur Besichtigung einer privaten Kunstsammlung, mit der wohl nur diejenige der britischen Queen konkurrieren kann. Seit 1950 ist er Schweizer Bürger, wenn auch inzwischen mit offiziellem Wohnsitz in England.

Erst im letzten Vierteljahr aber hat sich abgezeichnet, daß Thyssens Dürer- und Holbein-, Ghirlandaio- und Caravaggio-Gemälde nicht unbedingt für alle Zeit ihren Hauptstandort in der – ohnehin zu kleinen – Villa haben müssen. Dort hegt der Sammler zwar Erweiterungspläne. Doch nun sind auch Ange-

bote bekannt geworden, den Kunstschätzen, die in eine Stiftung einzubringen wären, beispielsweise in den USA passende Unterkunft zu bieten. Die besten Chancen freilich rechnet sich Madrid aus.

Die spanische Regierung würde da den klassizistischen Palast Villahermosa gleich neben dem Prado-Museum zur Verfügung stellen, den Thyssen-Bornemisza in der letzten Maiwoche auch bereits zusammen mit einem Architekten inspiert hat. Fazit: Es müsse „einiges umgebaut und verbessert werden“.

Eine Entscheidung allerdings bedeutet das noch nicht. Die ist auch, formell zumindest, am Mittwoch vor Pfingsten nicht gefallen, als sich ein Thyssen-Familientrust in Lugano zu Beratungen über „die verschiedenen Optionen“ traf. Nun sollen bis Ende Juni oder Anfang Juli die „eigentlichen Besprechungen mit den in Frage kommenden Ländern“ folgen. Wie schwierig das alles sei, bekennt der Sammler, habe er sich anfangs nicht gedacht.

Unübersichtlich war und ist die Materie schon infolge des Sammlungs-Umfangs und der Thyssenschen Familienverhältnisse.

August Thyssen, der Stahlfirmengründer von der Ruhr, war Hans Heinrichs Großvater. Vater Heinrich heiratete eine ungarische Baroness und ließ sich vom Schwiegervater adoptieren. Auf den so in die Sippe gebrachten Adelstitel verzichtete der Sohn (dem er trotzdem häufig beigelegt wird) mit seiner Schweizer Einbürgerung.

Aus dem Erbe aber sind ihm, unter anderem, geblieben: genug Geld und Firmenanteile, um ihn zum reichsten aller Schweizer zu machen (seine in vielen Branchen engagierte Holding



Thyssen-Bornemisza Group setzt jährlich 3,3 Milliarden Mark um); die Villa Favorita, 1932 vom Vater angekauft und dann um einen Galerieflügel erweitert; darin schließlich der überwiegend während der zwanziger Jahre erworbene Altmeister-Kernbestand der gloriosen Kunstsammlung.

Nach dem Tod des Vaters 1947 kaufte Hans Heinrich Thyssen-Bornemisza, der Jura, Volkswirtschaft und Kunstgeschichte studiert hatte, nicht nur – weniger zahlreiche und bedeutende – Werke zurück, die seinen Geschwistern zugefal-



Sammler Thyssen, Ehefrau Carmen, Sammlerstück*: „Multi alles Schönen“

* Gemälde von Otto Mueller.