

Pohlmann; Arbeit und Soziales: Ruf.“ Die Mittelanforderung lag gleich dabei: „Die Befriedigung der Ansprüche in dem genannten Bereich ist, gemessen an dem Gesamtvolumen, gering, sie beträgt 20. Für die Vorwahlkampfphase würden wir mit einer ähnlichen Summe auskommen.“

In anderen Schreiben pochte der CDU-Mann auf „Vorleistungen“, die er habe „erbringen“ müssen, und auf „hilfreiche Geister“, die „man insbesondere im Hinblick auf die angestrebte weitere Zusammenarbeit gern bei Laune halten möchte“. Für Marxen waren diese Gewandt-Episteln, so behauptet er heute, kaum noch Bettel-Briefe, sondern „nahezu Erpressungs-Briefe“.

Wirkliche Hilfe bekam Marxen nach seinen Beteuerungen für sein Geld nie. Statt dessen gingen im August letzten Jahres, als Fraktionschef Carstens von den staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen Wind bekommen hatte, 20 000 Franken auf sein Konto bei einer Vaduzer Bank ein. Absender: Gewandt.

Die Hamburger CDU will im nächsten Bundestag in jedem Fall auf ihren Mittelstands-Vertreter verzichten. Die Koblenzer Ermittler müssen jetzt prüfen, ob die Spenden-Beweise des Friedrich Marxen hinreichen. Gewandt wegen Steuerhinterziehung und Untreue gegenüber seiner Partei zu belangen.

TRANSALL-ABSTURZ

Tödliche Schleife

Indizien deuten darauf hin, daß die 42 Toten von Kreta die Opfer eines Navigations-Irrtums der Crew wurden.

Um 14.22 Uhr am 9. Februar meldete Hauptmann Karl Heinz Schacht, 48, Kommandant des „Transall“-Transporters 50-63, dem Kontrollturm des griechischen Militär-Flughafens Suda auf Kreta: „Over Tacan. Passing niner cero“ (Bin über dem Tacan-Navigationsfunkfeuer, passiere im Sinkflug 9000 Fuß).

Es waren Schachts letzte Worte, es war seine letzte Positionsangabe, und sie war falsch. Statt dem Suda-Runway 29 näherte sich die „Transall“ zu diesem Zeitpunkt in dichtem Schneetreiben mit rund 500 Stundenkilometern dem Höhenzug der Weißen Berge und zerschellte Sekunden später in 1700 Meter Höhe am vereisten Hang des Malotyra.

Obschon die offiziellen Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind, zweifeln weder Schacht-Kameraden vom Lufttransportgeschwader 63 in Hohn bei Rendsburg noch deutsche wie griechische Luftsicherheits-Experten daran, daß ein Navigations-Irrtum zum bisher schwersten Flugunfall der Luftwaffe — 42 Tote — führte. Sie stützen diese These auf die Tonbandaufzeichnung des Sprechfunkverkehrs zwischen

dem Suda-Kontrollturm und der Unglücksmaschine, deren letzter Flug am Morgen des 9. Februar auf dem Fliegerhorst Hohn begonnen hatte.

Hauptmann Schacht, mit 5250 Flugstunden einer der erfahrensten Transport-Piloten der Luftwaffe und Inhaber der „Überprüfungs- und Lehrberechtigung“, überließ den Kommandanten-Sitz Oberst Elmar Schlottmann, 39, der bis zum 1. Oktober letzten Jahres Chef der Hohner Transport-Flieger war und seither dem Informations- und Presse-Stab des Verteidigungsministeriums angehörte. Der Oberst (3050 Flugstunden) wollte den Trip nutzen, um einen Teil jener jährlich 70 Pilotenstunden zu absolvieren, die nötig sind, um die Flugzeugführer-Lizenz zu behalten.

Die Schlottmann-Schacht-„Transall“ startete als erste von drei Maschinen, die Soldaten des FlaRaketen-Bataillons 39 zum Übungsschießen nach Kreta bringen sollten. Es war ein Routine-Einsatz. Nach ruhigem Flug gab

Hauptmann Schacht, der auf dem Kopilotensitz den Sprechfunkverkehr besorgte, beim Passieren der Südwestküste Kretas über dem Funkfeuer Paläokora um 14.17 Uhr vorschriftsmäßig Positionsmeldung an den Kontrollturm Suda und teilte mit, die „Transall“ werde das Flughafen-Funkfeuer um 14.24 Uhr erreichen.

Die Griechen antworteten, Schacht solle in 11 000 Fuß (3300 Meter) Höhe Kurs auf Suda halten und sowohl in 25 wie in 15 Meilen Entfernung vom Flughafen wieder Meldung machen.

Die „Transall“-Crew benutzte, wie beim Anflug auf Suda üblich, das sogenannte Tacan-Verfahren („Tactical Air Navigation System“), eine in der Militärliegerei übliche Navigationshilfe. Sie besteht aus einem Tacan-Funkfeuer am Boden und zwei Bordinstrumenten, die auf diesen Sender ansprechen und dem Piloten die Möglichkeit geben, jederzeit die Position seines Flugzeugs zu bestimmen.

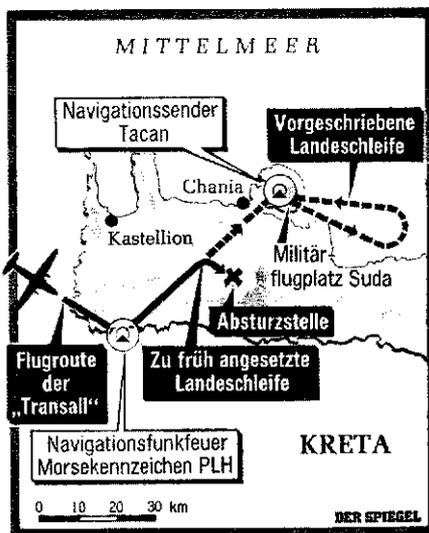
Wie vom Kontrollturm erbeten, gab Schacht die weiteren Positionsmeldungen: Um 14.18 Uhr war die Maschine 25 Meilen vom Flughafen entfernt, um 14.21 Uhr noch 15 Meilen. Die Griechen wiesen den Piloten an, auf 6000 Fuß (1800 Meter) zu sinken und beim Überfliegen des Tacan-Senders wieder Kontakt aufzunehmen.

Kurz darauf geschah der verhängnisvolle Fehler: Obwohl die „Transall“ für den Flug bis zum Suda-Tacan vier-einhalb Minuten benötigt hätte, meldete sich Schacht bereits eine Minute später, um 14.22 Uhr, wieder und sagte, er sei nun „over Tacan“.

Daß es zu diesem Irrtum im Cockpit kommen konnte, ist nach Ansicht erfahrener „Transall“-Piloten nur durch das Zusammentreffen mehrerer, für sich genommen harmloser Umstände zu erklären. Hauptursache, so mutmaßen sie, müsse eine Fehlanzeige der Tacan-Instrumente in der „Transall“ gewesen sein.

Arbeitet dieses System einwandfrei, beginnen die Navigationsnadeln auf dem Bordinstrument zu rotieren, sobald die Maschine das Tacan-Funkfeuer überfliegt. Es kommt jedoch vor, daß die Nadeln schon bei der Annäherung an den Sender ein- oder zweimal durchdrehen; und dies könnte auch beim Flug der Unglücks-„Transall“ geschehen sein. Wenn Pilot Schlottmann eine derartige Fehlanzeige mit einer korrekten Positionsangabe verwechselt hat und seine Maschine deshalb zu früh mit einer Rechtskurve in die vermeintliche Landeschleife steuerte, dann wird nicht nur klar, weshalb die Besatzung um 14.22 Uhr eine falsche Positionsangabe absetzte, sondern auch, warum der Absturzort so weit vom Normalkurs abliegt (siehe Karte).

Hauptmann Schacht, so rekonstruieren die Hohner Flieger weiter, habe Schlottmann möglicherweise deshalb nicht korrigieren können, weil er zu



Pilot Schlottmann, „Transall“-Kurs „Passing niner cero“

VW-Audi Leasing nimmt alle Risiken Ihrer Firmenwagen auf seine Kappe.

Vereinbaren Sie das VW-Audi Dienstleistungs-Leasing, dann stehen wir außer für Wagenkauf und -verkauf auch für Verschleißreparaturen, Diagnose, Wartung, Reifenerneuerung, Kfz-Steuer und Versicherungen ein.

VW-Audi Leasing.
Deutschlands größte
Auto-Leasing-Gesellschaft.



○ Deshalb die Informationsmappe bitte.

○ Wir möchten mit Ihrem Leasing-Berater sprechen.

Firma: _____

Ort: () _____

Straße: _____

Unser VW oder Audi Händler: _____

An Volkswagen Leasing GmbH
3180 Wolfsburg

19B

diesem Zeitpunkt die dem Kopiloten vorgeschriebenen Eintragungen für den Landeflug machte und folglich nicht auf die Instrumente achten konnte. Navigator Peter Schriver schließlich habe womöglich gerade in diesem Augenblick mit dem Funkgerät zu tun gehabt, denn laut Vorschrift muß der Navigator vor Beginn jedes Landeanflugs die Maschine bei der Heimat-Leitfunkstelle in Münster abmelden.

Mit letzter Sicherheit freilich wird sich der Hergang der Katastrophe wohl niemals klären lassen: Im Gegensatz zu Zivil-Flugzeugen hat die „Transall“ weder Flight- noch Voice-Recorder an Bord — jene Geräte, die wichtige Flugdaten und alle Cockpit-Geräusche speichern und oft genug als einzige Zeugen mitgeholfen haben, einen Unfallablauf zu rekonstruieren.

MANAGER

Telepathisches Verständnis

Wegen leiser Zweifel an der Loyalität von Finanzminister Hans Wertz hintertrieben Manager der Westdeutschen Landesbank die Wahl des Politikers in den Bankenvorstand.

Die zweite Karriere schien fest programmiert: Von seinem Ministerpräsidenten protegiert und von Landesbankier Ludwig Poullain nominiert, konnte Düsseldorfs Finanzminister Hans Wertz seinem Aufstieg zum Vorstandsmitglied der Westdeutschen Landesbank gelassen entgegensehen.

Mit dem beruhigenden Gefühl, künftig 270 000 Mark zu verdienen und einen Spitzenjob des westdeutschen Bankgewerbes anzutreten, war der 52jährige Sozialdemokrat am vorvergangenen Freitagnachmittag nach Hause gefahren, um in Ruhe seine Ernennung durch den zur selben Stunde tagenden Bank-Verwaltungsrat abzuwarten. Als sich — wie verabredet — spätabends des Ministers Referent Johannes Deselaers telephonisch bei seinem Chef meldete, riß es den Kandidaten Wertz jäh aus allen Karriereträumen. Die Bank-Räte hatten ihre Wahlentscheidung auf unbestimmte Zeit verschoben. Wertz deprimiert: „Dann müssen wir eben noch warten.“

Mit seiner Hoffnung, doch noch den Sprung ins Top-Management der — gemessen an der Bilanzsumme — drittgrößten deutschen Bank zu schaffen, steht der ehrgeizige Sozialdemokrat fast allein. Für Landesbank-Chef Poullain ist „die Sache gelaufen“, sein Personalrats-Vorsitzender Hans-Joachim Korves hat „den Fall abgehakt“.

Behalten die beiden recht, dann wäre Wertz der erste Politiker von Rang, der bei einem großen öffentlichen Geldinstitut durchfiele. Reihenweise ließen

sich in den letzten Jahren amtsmüde oder unliebsam gewordene Minister und Spitzenbeamte in Landesbank-Vorstände hieven. So avancierte Hartwig Schlegelberger, ehemals CDU-Innenminister in Kiel, zum Chef der Landesbank in Schleswig-Holstein. Sein bayrischer Amtskollege Heinrich Junker, CSU, wurde Vorstandsmitglied der Bayerischen Landesbank und hat gute Aussichten, demnächst erster Mann zu werden. In Hamburg klomm Hans Fahning, Staatsrat in der Senatskanzlei, auf den Chefessel der hanseatischen Landesbank, in Rheinland-Pfalz sicherte sich der frühere Staatssekretär Paul Skonieczny die lukrative Pfründe.

In Hessen trieb Sozialdemokrat Wilhelm Hankel, einst Abteilungsleiter im



Bankierskandidat Wertz
„Dann müssen wir eben warten“

Bonner Wirtschaftsministerium, die Hessische Landesbank tief in die Verlustzone; nach anderthalb Jahren Präsidentschaft mußte der Honorarprofessor Ende 1973 gehen.

Obwohl die Posten-Politik der Landesbanken erstmals mit der Affäre Hankel-Helaba in Verruf geriet, hielt nicht nur Ministerpräsident Kühn, sondern auch Ludwig Poullain an dem bereits vor zwei Jahren ausgeheckten Plan fest, dem amtsmüden Minister Wertz einen Sitz im Landesbank-Vorstand zu sichern. Für das Bankressort „Öffentlicher Kredit“ empfahl sich der ehemalige Stadtkämmerer von Aachen durch Sachverstand und Erfahrung.

An der Loyalität des Ministers kamen dem Chef-Bankier Poullain freilich erste Zweifel. Als nämlich die Westdeutsche Landesbank vor einem Jahr wegen riskanter Devisengeschäfte Verlu-