

Runter kommen nicht alle

SPIEGEL-Reporter Gerhard Mauz zum Urteil im Paninternational-Prozeß

Das Urteil der I. Großen Strafkammer beim Landgericht Kiel, demzufolge die Mechaniker Bernd Seifert, 32, und Erich Duvenhorst, 45, das Flugzeugunglück von Hasloh verschuldet haben, erging ordnungsgemäß „Im Namen des Volkes“. Doch die Bevölkerung empfindet dieses Urteils als unbefriedigend. Es hat einmal mehr den „kleinen Mann“ getroffen. Die „wahren Schuldigen“, die „Herren in der Chefetage“, sind wieder davongekommen.

Es ist verständlich, daß an der Verurteilung von Bernd Seifert und Erich Duvenhorst Kritik geübt wird. Doch die Kritik geht fehl, wenn sie sich in Klagen über das Los des kleinen Man-

überlebten. Die Leistung von Flugkapitän Hüls macht deutlich, daß sich die in Großbritannien gebaute Maschine mit dem Kennzeichen D—ALAR vom Abheben in Hamburg bis zum Aufsetzen auf der Autobahn nur 93 Sekunden in der Luft befunden hat.

Die Unglücksursache ergab sich aus den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Itzehoe und den Untersuchungen des Luftfahrtbundesamtes in Braunschweig zweifelsfrei. Wegen 300 Kilogramm Übergewicht hatte sich Flugkapitän Hüls in Hamburg zu einem „Naßstart“ entschlossen; zu einem Start also, bei dem entmineralisiertes Wasser zur Kühlung in die Brennkammern der Triebwerke eingespritzt wird.

anwaltschaft hatte der Angeklagte Manfred Rhode, 35, pflichtwidrig die letzte Chance vertan, die Katastrophe zu verhindern.

Als sich Flugkapitän Hüls am 6. September 1971 in Hamburg zu einem Naßstart entschließt, hat Manfred Rhode als Ko-Pilot das Auffüllen des Wassertanks vorzunehmen, das immer erst dann erfolgt, wenn ein Naßstart bevorsteht. Manfred Rhode läßt sich dazu aus dem Laderaum der D — ALAR die fünf Plastikbehälter mit entmineralisiertem Wasser bringen, die in Düsseldorf an Bord gekommen sind. Nicht auf allen Flughäfen kann entmineralisiertes Wasser getankt werden, deshalb führt man es mit.

Ist Manfred Rhode, während er den Inhalt der Plastikbehälter in den Wassertank pumpt, von einem Verlater angesprochen worden, hier rieche es aber mächtig nach Kerosin? Manfred Rhode hat bei der Notlandung auf der Autobahn eine schwere Gehirnerschütterung erlitten, er kann sich nicht erinnern. Auf dem Flugfeld rieche es immer nach Kerosin, meint er in Kiel.

Sollte er tatsächlich von einem Verlater wegen Kerosingeruch angesprochen worden sein, dann sei das für ihn so gewesen, als habe jemand zu ihm gesagt: „Hier stehn ja Bäume.“ Und dann werde er allenfalls zur Antwort gegeben haben: „Natürlich stehen hier Bäume.“

Der Verlater Karsten Henneicke, 29, stand am 6. September 1971 dabei, als Manfred Rhode den Wassertank füllte. Die Sache interessierte Karsten Henneicke, er sah zum ersten Mal, wie eine Maschine zum Naßstart vorbereitet wurde. Manfred Rhode, daran erinnert Karsten Henneicke sich, habe ihm mit ein paar Worten erklärt, worum es ging. An mehr mag sich Karsten Henneicke nicht so recht erinnern.

Man kann sich in den Zeugen Karsten Henneicke einfühlen. Er spricht von sich selbst per „meine Wenigkeit“, doch Feigheit darf man ihm nicht vorwerfen. Er hat damals ganz sicher gesagt, hier rieche es nach Kerosin, als der erste Plastikbehälter von Manfred Rhode geöffnet wurde. Doch was hat das für eine schreckliche Bedeutung bekommen, was Karsten Henneicke damals in seiner Unbefangenheit gesagt hat.

In einem Wasserglas steht Kerosin, in einem anderen entmineralisiertes Wasser vor dem Gericht. Ein Farbumterschied ist nicht festzustellen. Der Geruch des Kerosins erscheint sogar eher milder als der von Benzin. Man muß schon die Nase „direkt heranbringen“, um das Kerosin zu riechen. Und dann kommt es auch noch auf die Nase an;



Notlandung auf der Autobahn Hamburg—Kiel: Nur 93 Sekunden in der Luft

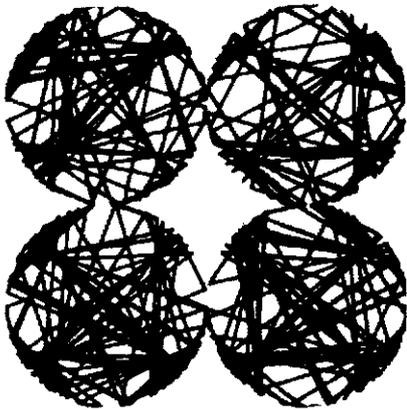
nes erschöpft. Es ist nicht mit Beschwerden darüber getan, daß Verantwortung perfekt „nach unten“ delegiert wurde. Doch ist nicht die Justiz anzuklagen.

Am 6. September 1971 um 18.19 Uhr startete eine BAC 1—11 der Charterfluggesellschaft Paninternational in Hamburg mit 121 Menschen an Bord nach Malaga. Kurz nach dem Start fiel die Leistung der beiden Triebwerke in etwa 250 Meter Höhe nach explosionsartigen Geräuschen so sehr ab, daß Flugkapitän Reinhold Hüls, heute 35, nicht mehr zum Flughafen zurückkehren konnte, sondern auf der Autobahn Hamburg—Kiel in der Nähe von Hasloh notlanden mußte.

22 Menschen starben. Die anderen, wenn auch zum Teil schwer verletzt,

Ein Naßstart mit der BAC 1—11 ist nicht ungewöhnlich, er ist auch kein Start, bei dem der Pilot ein besonderes, zusätzliches Risiko eingeht. Doch als Flugkapitän Hüls am 6. September 1971 in Hamburg startete und die Einspritzanlage für den Naßstart einschaltete — da wurde nicht entmineralisiertes Wasser, das kühlte, in die Brennkammern der Triebwerke eingespritzt, sondern ein explosives Gemisch aus entmineralisiertem Wasser und dem Treibstoff Kerosin. Binnen fünf bis zehn Sekunden kam es zu schweren Beschädigungen beider Triebwerke.

Vor der I. Großen Strafkammer des Landgerichts Kiel ging es um die Frage, durch wessen Schuld das Kerosin in den Tank für die Wassereinspritzanlage gekommen ist. Nach Meinung der Staats-



Internationaler Kongress für Datenverarbeitung (IKD) Berlin 1974

4 Tage steht Berlin im Zeichen internationaler Datenverarbeitung

Vom 4. bis 7. September 1974 treffen sich in Berlin Fachleute aus Europa und Übersee zum Internationalen Kongress für Datenverarbeitung (IKD) 1974. Diese Tagung ist eine Veranstaltung für das Entscheidungsmanagement aus Wirtschaft und Verwaltung sowie für Fachkräfte aller Anwendungsgebiete der Daten- und Informationsverarbeitung, für Personen aus Wirtschaft, Verwaltung, öffentlichen Einrichtungen einschließlich Ausbildungswesen sowie aus Wissenschaft und Forschung.

Die Veranstaltung will eine Lücke schließen, die mehr und mehr durch den oft mangelnden Know-How- und Informationsaustausch auf dem Gebiet der Datenverarbeitung, vor allem auch zwischen Wirtschaft und Verwaltung, offensichtlich wird.

Alle 4 Kongresstage kennzeichnen sachbezogene Leitthemen, zu denen renommierte in- und ausländische Referenten mit Situations- und Problemanalysen Stellung nehmen. Workshops befassen sich mit spezifischen Fragestellungen und geben den Teilnehmern die Möglichkeit zu ausführlicher, problemorientierter Diskussion. Eine zusammenfassende Podiumsdiskussion dient der Vertiefung des behandelten Stoffes.

Die dem Kongress angegliederte Fachausstellung ermöglicht einen repräsentativen Überblick über den Entwicklungsstand im Bereich automatisierter Informationstechnik.

**4.-7. September 74
Kongresshalle Berlin**

Auskünfte und Anmeldung über

AMK Berlin

Ausstellungs-Messe-Kongreß-GmbH
1000 Berlin 19, Messedamm 22
Telefon: (030) 3 03 8-1, Telex 0182 908 amkb d

Manfred Rhode wird in Kiel freigesprochen. Karsten Henneicke darf atmen.

Die Geschichte der fünf Plastikbehälter, aus denen Manfred Rhode den Naßstart der D—ALAR vorbereitete, beginnt in der Nacht zum 5. September 1971 in Düsseldorf. Dort arbeitet Erich Duvenhorst, seit April 1971 bei der Paninternational, an einer Boeing 707 der Gesellschaft. Die Paninternational hat keine Halle, es muß im Freien gewartet werden. Die Schicht von Erich Duvenhorst ist eigentlich um 7.30 Uhr beendet, doch er und seine Kollegen arbeiten über die Schichtzeit hinaus.

Beim Austausch einer Pumpe an der Boeing 707 läuft plötzlich Kerosin aus, man macht die Arbeit zum ersten Mal, man weiß nicht richtig Bescheid. Ein Tankwagen muß her, der den Treibstoff abpumpt, etwa gegen 9.30 Uhr am Morgen des 5. September 1971, doch es bleiben noch etwa 100 Liter, die der Tankwagen nicht mehr aufnehmen kann. Erich Duvenhorst will nicht allein auf die Idee gekommen sein, Behälter zu holen: „Das haben wir sozusagen alle beschlossen.“ Neben der Werkstatt, auch das soll nicht ihm allein, sondern allen gemeinsam eingefallen sein, stehen Plastikbehälter.

„Wir haben gedacht, daß sie überhaupt nicht mehr benutzt werden“, sagt Erich Duvenhorst in Kiel. Die Plastikbehälter hätten dort unter Schrott, unter alten VW-Motoren, unter Abfall gestanden. Hat Erich Duvenhorst gewußt, wozu die Plastikbehälter so lange jedenfalls dienten, als man sie noch benutzte? Im Prozeß in Kiel erklärt er, ihm sei nicht bekannt gewesen, daß diese Plastikbehälter ausschließlich für entmineralisiertes Wasser bestimmt waren. Über die BAC 1—11 habe er nicht Bescheid gewußt und bei den Boeings, mit denen er sich auskannte, gebe es keinen Naßstart. Zu Beginn der Ermittlungen allerdings hat Erich Duvenhorst auch gesagt, es sei „ganz klar, daß diese Behälter eigentlich nur mit Wasser gefüllt werden dürfen“.

Wie auch immer, es sind zirka 100 Liter Kerosin am Morgen des 5. September 1971 in zwei Plastikbehältern aufgefangen worden, die nur für entmineralisiertes Wasser zum Naßstart der BAC 1—11 bestimmt waren. Was anschließend mit diesen Plastikbehältern geschah, wie sie schließlich in die Werkstatt gelangt sind, kann auch in Kiel nicht aufgeklärt werden. Erich Duvenhorst hat sich um sie nicht mehr gekümmert. Es hatte ja um 7.30 Uhr die nächste Schicht unter seinem Kollegen Dieter Brockerhoff begonnen. Dieter Brockerhoff, 35, ebenfalls in Kiel angeklagt, weiß vom Weg der Plastikbehälter mit Kerosin jedoch nichts. Während Erich Duvenhorst meint, die Verantwortung für die Plastikbehälter sei an die folgende Schicht übergegangen,



Verurteilte Duvenhorst, Seifert
„Besondere Sorgfalt im Saftladen“

wendet Dieter Brockerhoff ein, zumindest hätte jemand zu ihm kommen und sagen müssen: „Du, Brockerhoff, da stehen noch die Behälter...“

Dieter Brockerhoff wird in Kiel freigesprochen, Erich Duvenhorst zu sieben Monaten Freiheitsstrafe verurteilt. Während Erich Duvenhorsts Schichtdienst an der Boeing 707 sei das Kerosin angefallen. Er also habe sich um die Plastikbehälter kümmern müssen. Bernd Seifert erhält eine Freiheitsstrafe von acht Monaten: Ihm mißt das Gericht den größten Schuldanteil zu.

Am Morgen des 6. September 1971 sollte Bernd Seifert bei der BP fünf Plastikflaschen mit entmineralisiertem Wasser betanken und in den Frachtraum der D—ALAR schaffen. Doch Bernd Seifert fand in der Werkstatt zwei gefüllte Flaschen vor, änderte eigenmächtig die Order ab, ließ nur drei Flaschen füllen und brachte diese zusammen mit denen, die er gefüllt vorgefunden hatte, zur Maschine. An einem



Plastikbehälter im Gerichtssaal
Statt Wasser explosives Gemisch

der Behälter, die er vorfand, roch er, nur an einem: wahrscheinlich an dem, der nicht völlig mit Kerosin gefüllt war. Bernd Seifert hat, so das Gericht in Kiel, „nicht völlig gedankenlos gehandelt“: Er hätte sich also auch noch mehr Gedanken machen können.

Nur einmal war in der Urteilsbegründung in Kiel von den Zuständen bei der Paninternational die Rede. „Der Betrieb“, so hieß es, „war nicht straff organisiert.“ Und hier setzt die Kritik am Urteil an, denn die Zustände bei der kurz nach dem Unglück von Hasloh in Konkurs gegangenen Charterfluggesellschaft sind in der Tat ungeheuerlich gewesen, wie ein Parlamentarischer Untersuchungsausschuß feststellte und wie auch der Prozeß in Kiel erwiesen hat. Ist es zulässig, wie der Staatsanwalt in Kiel zu sagen: „Wer in einem Saftladen arbeitet, der muß besonders sorgfältig arbeiten“?

Runter kommen durch ein Flugzeugunglück, so stellt die Öffentlichkeit fest, nicht alle. Runter kommen die Passagiere und die Besatzung, und zuletzt kommen auch noch jene herunter, das heißt vor Gericht, die in einem verwaehrlosten Unternehmen der Verwaehrlosung am Arbeitsplatz nicht erfolgreich Widerstand geleistet haben. Das Kieler Urteil macht zornig, doch man sollte sich hüten, es der Strafjustiz vorzuwerfen. Ihr Auftrag erstreckt sich nicht bis in den Bereich, in dem ein Desaster wie das der Paninternational beginnt.

240 Prozent Verlustzuweisung gewährte der Staat den Kommanditisten, deren Einzahlungen die Flugzeugkäufe der Paninternational ermöglichten. Unternehmerischer Mut soll durch eine Steuergesetzgebung gefördert werden, die zum Einsatz reizt. Doch es wird nicht nur der Mut, es wird auch die Tollheit gefördert. Schon von ihren wirtschaftlichen Voraussetzungen her war die Paninternational nicht lebensfähig. 1040 Geldgeber erlitten am Ende die Pleite. Doch vor der Pleite waren 22 Menschen zu Tode gekommen. Gegen die Gründer und ehemaligen Geschäftsführer der Paninternational wurde ein Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts von Vermögens- und Konkursdelikten eingestellt. Sie hatten nur die Möglichkeiten genutzt, die ihnen der Gesetzgeber eingeräumt hatte.

Im Paninternational-Prozeß ist vor und über allen anderen der Gesetzgeber davongekommen, unter dessen Mantel die „Herren in der Chefetage“ nie gefährdet waren. Es ist von einer steuerrechtlichen Ermutigung zu sprechen, die im Fall der Paninternational — eine Fluggesellschaft ist nicht der Steglitzer Kreisel — an Anstiftung zur fahrlässigen Tötung und Körperverletzung grenzte; an Anstiftung zu Straftaten, derentwegen zuletzt tatsächlich nur Männer wie Bernd Seifert und Erich Duvenhorst zu verurteilen sind.

Reservierungen in irgendeinem Sheraton Hotel oder Motor Inn rund um die Welt über Telefon

Düsseldorf 14651
Frankfurt 295291
Hamburg 342445
München 449811

Sheraton tut eine Menge für Sie. Wir erweitern unser weltweites System von herrlichen Hotels — und mit nur einem Anruf können Sie in jedem der mehr als 320 Sheraton Hotels und Motor Inns direkt buchen. Sheraton gibt es überall in den USA — von Miami nach New York bis Boston, von Chicago nach Los Angeles bis San Francisco. In Kanada, von Montreal bis Vancouver. Ein einziger Anruf macht es Ihnen leicht zu reisen. Mit Sheraton.

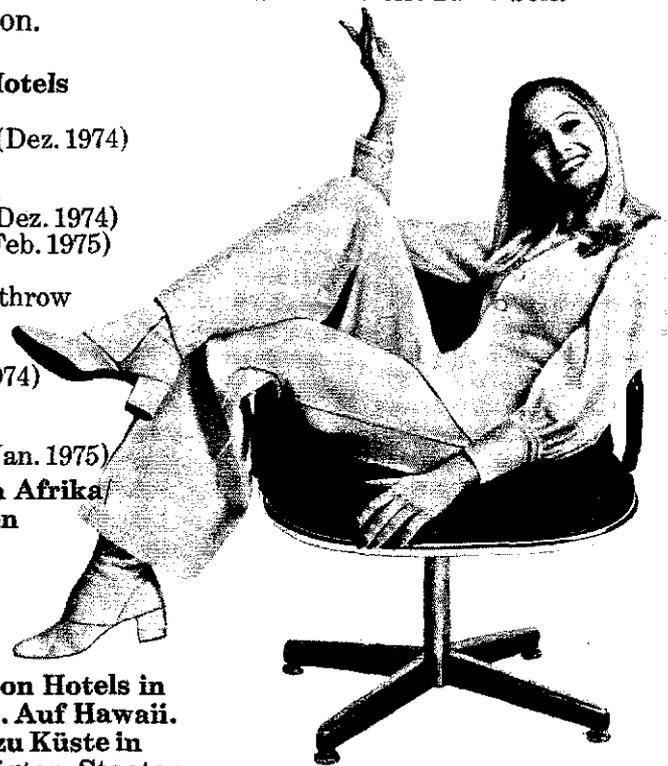
Sheraton Hotels in Europa

Amsterdam (Dez. 1974)
Brüssel
Kopenhagen
Eindhoven (Dez. 1974)
Frankfurt (Feb. 1975)
Lissabon
London/Heathrow
Madeira
München
Paris (Mai 1974)
Stockholm
Tel Aviv
Vilamoura (Jan. 1975)

Sheraton in Afrika/ Naher Osten

Kairo
Hammamet
Kuwait
Teheran
Yaounde

Und Sheraton Hotels in
der Karibik. Auf Hawaii.
Von Küste zu Küste in
den Vereinigten Staaten
und Kanada.



Sheraton Hotels & Motor Inns

IM WELTWEITEN FIRMENVERBAND DER IATA