

LUFTVERKEHR

ENTFÜHRUNG

Weite Schleife

Georges Ardichvili, 63, Maschinenbau-Ingenieur aus Belgien und — am 19. Oktober — Passagier des Linienfluges 247 Warschau—Berlin—Brüssel, blickte durchs Kabinfenster auf die Erde hinab und wunderte sich.

Die viermotorige Iljuschin 18 der polnischen Luftfahrtgesellschaft LOT, eben noch im Landeanflug auf Ost-Berlins Zentralflughafen Schönefeld, startete durch und gewann wieder an Höhe.

Nach einer weiten Schleife über Häuser, Wasser und Wald landete die gutbesetzte Iljuschin — 63 Passagiere, neun Mann Besatzung — statt in Ost-Berlin um 13.55 Uhr auf dem West-Flughafen „Berlin-Tegel“. Fluggast

Bord und kam später mit einem französischen Verband zurück. Die übrigen Besatzungsmitglieder unter Flugkapitän Dabrowski wurden von den Franzosen in einem Militär-Mercedes weggefahren und anderthalb Stunden später wieder zurückgebracht.

Nach dreistündiger Wartezeit bat eine Stewardess ohne Angabe von Gründen um „Entschuldigung für den unvorhergesehenen Aufenthalt“. Da aber hob die Iljuschin bereits wieder ab und entschwand, Richtung Schönefeld, im sinkenden Abendnebel.

Nebelhaft blieb vorerst auch, wie sich die Entführung des Passagierflugzeugs durch DDR-Bürger — das erste Fluchtunternehmen dieser Art — wirklich abgespielt hat. Bis zum Ende letzter Woche gaben die Franzosen nicht einmal die Namen der Flüchtlinge bekannt. Aus den spärlichen Mitteilungen des „Quartier Napoléon“, den lückenhaften Erklärungen der Polen und den Augenzeugenberichten

Obschon die Zahl der Flugzeugentführungen auf den internationalen Strecken — insbesondere zwischen Kuba und dem amerikanischen Kontinent und im Nahen Osten — ständig wächst (1967: fünf Fälle; 1968: 27; 1969: bisher 52), sind bis heute alle Versuche gescheitert, verbindliche Strafbestimmungen für dieses Delikt auszuhandeln.

Die sogenannte Konvention von Tokio, die eine Auslieferung der Entführer an das Herkunftsland des Flugzeugs vorsieht und — so Uno-Generalsekretär U Thant — am 4. Dezember in Kraft treten wird, verspricht kaum Abhilfe. Denn einmal sind ihr bislang lediglich zwölf Länder beigetreten — darunter weder Kuba noch ein arabischer Staat —, zum anderen kann die Vereinbarung nur wirksam werden, wenn sich die Unterzeichnerstaaten auch zur Auslieferung politischer Flüchtlinge bereit finden.

Das aber scheint so lange ausgeschlossen, wie die Zielländer den Entführern unter Berufung auf die politische Motivation der Tat politisches Asyl gewähren. Noch kurz vor der Tegeler Affäre weigerten sich beispielsweise Araber und Sowjets vor der Uno, den Ausdruck „Luftpiraterie“ auch nur zu benutzen. Statt dessen schlugen sie den Bagatelbegriff „Flugzeugumleitung“ vor. Die Kubaner verkündeten zwar im September ihre Bereitschaft zur Auslieferung von Entführern, nahmen zugleich aber politische Flüchtlinge von der Regelung aus.

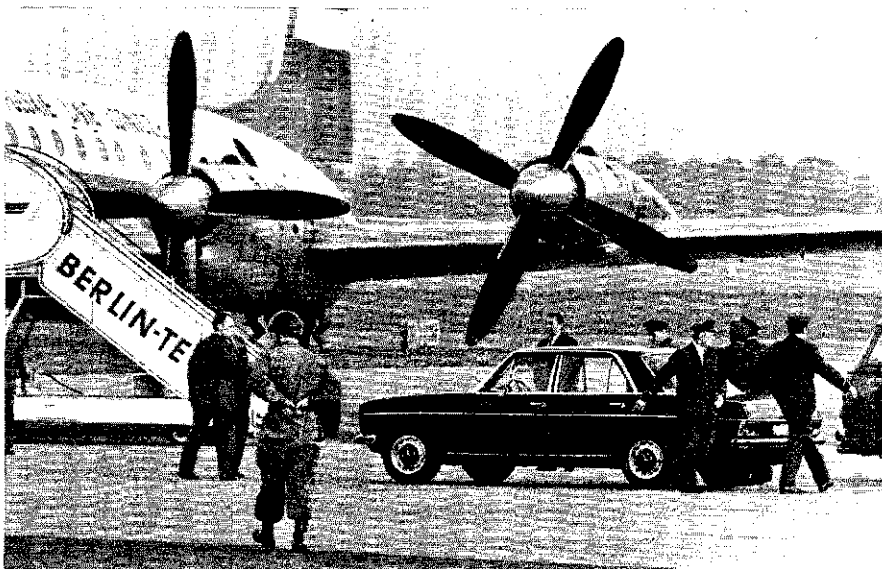
Auch in der Bundesrepublik war die Frage der Strafbarkeit politischer Flugzeug-Flucht bislang tabu. Wer immer vor der LOT-Landung in Tegel per Flugzeug nach Westdeutschland oder West-Berlin flüchtete — seit 1955 in wenigstens neun Fällen 19 Personen —, blieb von der Justiz unbehelligt.

Obschon alle diese Flüchtlinge die Luftsicherheit gefährdet hatten, verurteilte die Bundesregierung erst nach dem Tegeler Zwischenfall ausdrücklich „alle Akte, die die Sicherheit des internationalen Flugverkehrs bedrohen“.

Welche Folgen dieses Sinneswandel für die beiden Tegeler Entführer haben wird, steht freilich dahin. Denn bis Ende letzter Woche stand weder fest, ob die Franzosen ihren Arrestanten politisches Asyl gewähren werden, noch, ob den beiden vor einem französischen oder einem deutschen Gericht der Prozeß gemacht werden soll.

Kämen sie vor ein deutsches Gericht, müßten sie mit einer Verurteilung wegen „gefährlicher Eingriffe“ in den „Luftverkehr“ (Mindeststrafe: drei Monate Gefängnis), wegen Nötigung (Gefängnis oder Geldstrafe) und wegen Körperverletzung (Mindeststrafe: zwei Monate Gefängnis) rechnen.

Ungeklärt schließlich ist auch die Frage, wer für die Unkosten der Zwischenlandung in Tegel — die unbezahlten Gebühren für Landung und Service — aufkommen soll. Sie belaufen sich auf 306 Mark und 81 Pfennig.



Entführte polnische Maschine in Tegel: „Wir sind geflüht!“

Ardichvili: „Wir hatten keine Ahnung, was das zu bedeuten hatte.“

Gleichfalls ahnungslos („Die Maschine war ja gar nicht gemeldet“) schoben die Männer vom Tegeler Bodenpersonal eine Gangway an den fremden Flieger mit der Aufschrift „Polskie Linie Lotnicze“. Als sich die Kabinentür öffnete und zwei junge Männer erschienen, fragte einer der Tegeler: „Was macht ihr denn hier?“ Antwort, auf deutsch: „Wir sind geflüht.“

Zu weiteren Erklärungen blieb keine Zeit. Französisches Militär, Platzherr in Tegel, umzingelte die Maschine, nahm die beiden Burschen in Gewahrsam und stellte sie im französischen Hauptquartier „Quartier Napoléon“ unter Hausarrest.

Erst angesichts des militärischen Aufgebots erkannten die übrigen 61 Passagiere, die allesamt an Bord bleiben mußten, daß ihr Flugzeug zur Landung in Tegel gezwungen worden war. Bordmechaniker Jaroszkiewicz ging mit einer Kopfverletzung von

ließ sich in der vergangenen Woche nur dies mit Gewißheit rekonstruieren:

Die beiden Ostdeutschen, 19 und 24 Jahre alt, drangen — von den Passagieren unbemerkt — in das Cockpit der Iljuschin ein, schlugen den Bordmechaniker nieder und zwangen die Piloten mittels alter, möglicherweise ungeladener Trommelrevolver zum Umweg nach Tegel. Zwei sowjetische Jäger des Typs Mig-21 oder Jak-25 versuchten vergebens, die Landung im Westen zu verhindern.

Zu der Frage, was mit den Flüchtlingen, die unverzüglich um politisches Asyl gebeten hatten, nun geschehen sollte, mochten sich die Franzosen ebenfalls nicht äußern. Die Schweigsamkeit schien begreiflich. Denn die Landung der entführten Maschine im französischen Sektor Berlins konfrontierte Frankreich mit einem rechtlich noch ungelösten Problem: Das Regime Pompidou mußte sich entscheiden, ob es die Entführer als Kriminelle oder als Polit-Flüchtlinge mit Asylrecht oder aber als beides behandeln sollte.