Gegen die Allmacht

Autor(en): **Herter, Monika**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur**

Band (Jahr): **50 (1971)**

Heft 2

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-338355

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Dr. Monika Herter

Gegen die Allmacht

Nach jahrelanger Beschäftigung mit dem Fall Starfighter entdeckte die ehemalige «Vorwärts»-Redakteurin und «Profil»-Mitarbeiterin Christina Mahn eine «Möglichkeit», die im F-104-Skandal eine Wende bringen wird. Nach amerikanischem Recht können ein einfacher Soldat oder seine Hinterbliebenen bei fehlerhaftem Militärgut den Hersteller zur Verantwortung ziehen. Sie brachte zwei Freunde zusammen: die Pilotenwitwe Gerlinde Hippel aus Wolfratshausen bei München und den Staranwalt in Schadenersatzfällen, Melvin Belli aus San Franzisko. Der Musterprozess ist angelaufen, zwei weitere Klagen sind in Vorbereitung. Andere folgen in Kürze.

Manche Rüstungskäufe bergen von Verhandlungsbeginn an den Keim des Skandals in sich. Wenn die Beteiligten Franz Josef Strauss und eine Firma in roten Zahlen sind, so wird das Ganze noch etwas pikanter. Die Zeit: Eine junge Demokratie, genannt Bundesrepublik Deutschland, durch militärgeographische Aspekte so zu Gnade und Achtung gekommen, dass man alle Potsdamer Strafwünsche vergisst und den Gegner von einst an der NATO-Seite als Mitstreiter wünscht. Die Lage: Strauss wittert als – das muss man ihm zugestehen – guter Deutscher eine Chance, der seit Potsdam lahmgelegten deutschen Luftfahrtindustrie den Anschluss an das Weltniveau zu schaffen. Mittels Lizenznachbauten.

Mit diesen Plänen in einem atomwaffensüchtigen Hirn begibt er sich nach Kalifornien, liefert Schlagzeilen, weil er in strikten Rassentrennungstagen eine farbige Prostituierte in «das» Hotel San Franciscos mitnimmt. Er verschliesst die unerfahrenen Ohren vor amerikanischem Rat, die F104 der Firma Lockheed nicht zu kaufen, sondern einen Grumman «Supertiger», gibt Zusagen in Amerika und präsentiert einem unionspolitisch kontrollierten Bundestagsverteidigungsausschuss einen Vertrag, dessen Einzelheiten erst später ausgearbeitet werden sollen. Er bekommt ein union-einiges OK zum Kauf von Starfightern, die vorerst noch auf dem Reissbrett amerikanischer Ingenieure bestehen. Denn Herr Strauss wollte nicht den «Ur»-Starfighter, sondern einen für deutsche Zwecke umgerüsteten, der auch als Atomwaffenträger eingesetzt werden könnte.

Die SPD-Opposition meutert gegen den Kauf, wird jedoch demokratisch überstimmt. Franz Josef Strauss beglückt und bestückt die Bundeswehr mit einem papiernen Kampfjäger. Er sichert Lockheed 11 Prozent an Lizenzgebühren zu für alles, was in Deutschland nach- und zusammengebaut werden soll. Und bezahlt obendrein für die Reissbrettarbeiten, die aus der F 104 die F 104 G machen, 212 Millionen harter deutscher Währung. Ja, er bezahlt sogar noch der amerikanischen Lockheed-Lobby vom Verbindungsbüro Bonn Prozente – bayrische Dankbarkeit, von Vertretern auf das gute Produkt aufmerksam gemacht worden zu sein.

Als die ersten Jäger kommen, veranstaltet man in der Eifel einen Formationsflug. Drei Tote. Juni 1962. Mehr und mehr fallen die Überschalljäger vom Himmel. Die deutsche Öffentlichkeit schluckt es. Von der Obrigkeit trainiert, den Druck von oben für Volk und Vaterland zu ertragen, ohne Fragen zu stellen. Als der zehnte vom Himmel fällt, beginnen Karikaturisten sich des makabren Themas anzunehmen. Als 50 offiziell als Verlustziffer genannt wird, beginnt Unruhe. Piloten weigern sich, das, was Strauss später als einfacher Parlamentarier «fliegenden Sarg» nannte, zu besteigen. Es gibt Nachrichtensperren, endlose Debatten im Verteidigungsausschuss, Rätselraten um die echten Verlustziffern. Piloten, die den Absturz überleben, doch an dessen Folgen sterben, werden nicht mitgezählt. Herzversagen, Nierensperre – medizinisches Wortgewirr, das ablenken soll. Schliesslich der hundertste, der sogenannte.

Es passieren noch 1970 merkwürdige Dinge. Während das offizielle Bonn die Absturzziffer mit 118 angibt, veröffentlicht die Staatsanwaltschaft Bonn die Begründung, warum man weder die Luftwaffeninspekteure noch die Bundesverteidigungsminister strafrechtlich wegen fahrlässiger Tötung oder gar wegen Mordes verfolgen will. Darin heisst es (Datum: 7. Januar 1970, «Bonner Generalanzeiger»): Von 124 Unfallberichten – davon 33 mit tödlichem Ausgang, konnte keine «typische» Unfallursache festgestellt werden. Deshalb werden die Inspekteure nicht gerichtlich verfolgt. Die anderen Herren sind sowieso immun. Nimmt man einen Bleistift zur Hand und rechnet, so ergeben die Ziffern, die von der Staatsanwaltschaft Bonn genannt werden, eine Unfallziffer ohne tödlichen Ausgang von 91. Beim Stand 118 Abstürze gab Bonn 54 Tote zu. Widersprüche, Widersprüche. Die niemand, auch der beste Rechercheur nicht lösen kann, weil er mit Fragen und Arbeit in das Wespennest sticht. Ein Wespennest, das man mit den hochtrabenden Worten «Gefährdung der Staatssicherheit» umhüllt.

Als das unsichere, weil fehlerhafte Waffensystem Starfighter begann, für die Sicherheit der Bundesrepublik und ihrer Verbündeten zu sorgen, bildete man in Koblenz eine Stelle, von der aus der Nachbau für die europäischen NATO-Länder koordiniert werden sollte. Name: North Atlantic Starfighter Management Office, NASMO. Diese Behörde berief unter dem Druck von SPD-Parlamentariern wie Helmut Schmidt (jetzt Verteidigungsminister) und Karl Wienand eine Konferenz ein, bei der Politiker und Techniker den Fehlern der F 104 nachgingen. Die Öffentlichkeit wurde mit einem Bericht abgespeist, man habe Fehler am Schleudersitz entdeckt und am Navigationssystem der Firma Litton. Litton hatte Navigationssysteme angeboten (mit Erfolg), die sonst nur in Unterwasserfahrzeugen Verwendung finden. Für eine Woche bekamen die Starfighter Startverbot. Wie man hört, passte das dem grossen NATO-Bruder Amerika nicht.

Dann hiess es, die Unfälle wurden von der «Dummheit» deutscher

Piloten verschuldet. Doch auch dies hat zwei Seiten. Auch Amerikaner stürzten ab, so bei der ersten Demonstration 1962 der Major Perfili. Andere Starfighter-beglückte Staaten haben ähnliche Absturzziffern. Und vor allem: die Piloten werden in den USA trainiert. Man sagt, die Bundesrepublik bezahle zwei Millionen für ein Pilotentraining von zwei Jahren. Doch auch das ist eine Dunkelziffer.

Wie dem auch sein mag: die Affäre liess Herrn von Hassel als Minister stolpern. Er bezahlte persönlich einen hohen Preis, denn sein Sohn Joachim stürzte selbst im vergangenen März mit einer F 104 ab. Bundesbürger, die rechtlich die Lage erkunden wollten, wurden abgewiesen. Meist schon von Anwälten, die ein solch heisses Eisen gar nicht erst anzufassen bereit waren.

Gerlinde Hippel, deren Mann sehr oft über Mängel am Starfighter geklagt hatte, entschloss sich, ihre Rechte vor einem amerikanischen Gericht durchfechten zu lassen. Sie hörte, dass einfache GI's ohne Einschalten der Militäroberen Hersteller zur Verantwortung ziehen können. Und mit dem Namen Belli im Spiel fühlt sie sich sicher. Auf Anraten des Belli-Sozius Vasilios Choulos forderte sie einen Bericht über den Unfall ihres Mannes (Juni 1966 in Holland) an. Ohne ihn zu erhalten. Doch dafür bekam sie Besuch. Ein Kollege ihres verstorbenen Mannes versuchte sie auf Befehl auszufragen über ihre Pläne, warnte sie, vor Gericht zu gehen, und kündigte an, man werde den Unfall ihres Mannes auf «verbotenen Tiefflug hindrehen». Was eine Kürzung ihrer Pensionsbezüge bewirken könnte. Sie streitet nicht für sich, sondern für ihre beiden Töchter. Die jüngere hat ihren Vater nie gesehen. Sie hat die Courage, ihren Rücken in einem Musterprozess hinzuhalten. Sich von der Boulevardpresse beschimpfen zu lassen, weil es ihr angeblich nur um Geld ginge. Doch die engagierte Sozialdemokratin und Studentin der Soziologie in München will mehr. Sie will verhindern, dass noch mehr Piloten ihr Leben lassen, will verhindern, dass Leute wie Strauss auch in Zukunft solche Wahnsinnsgeschäfte tätigen können.

Die Klage auf zwei Millionen Schadenersatz basiert auf Haftung, auch für die Lizenzbauten in der Bundesrepublik, fehlerhafte Konstruktion, mangelhaftes Training und Vertragsbruch. Lockheed feuert mit 147 Fragen an die Witwe, die teilweise Staatsgeheimnisse betreffen, zurück. Die Firma ist an und für sich in besserer Position, weil ihr alle Dokumente zur Verfügung stehen, die Belli nicht hat. Denn sie sind Staatsgeheimnisse. Auch heute noch, wo jeder Absturz mehr und mehr politischen Dreck enthüllt. Und mehr und mehr die Berechtigung zu einem solchen Mammutprozess unterstreicht.