

Radarstellung Auenhausen

Motorsegler in Not!

Pfingstsonntag 1968 – ein herrlicher Frühsommertag! Wir hatten 24-Stundenschicht in Auenhausen und übernahmen von der Nachtschicht eine saubere und ruhige Luftlage in unseren Verantwortungsbereich zwischen Coburg und Dannenberger Zipfel gen Osten, soweit die Radarkeule reicht.

Die Luftstraßen waren wenig beflogen, der mittlere Luftkorridor von und nach Berlin zeigte Normalbetrieb. Dieser Luftverkehr durfte gem. Besatzungsmächtevereinbarung nicht höher als 10.000 ft (3.300 m) stattfinden. Die sowjetischen Streitkräfte flogen ihre Grenzkontrollen, wie gewohnt besonders an Wochenenden, dicht auf der anderen Seite des „Eisernen Vorhanges“. Abfangjäger lösten sich regelmäßig mit Hubschraubern ab. Vornehmlich eine Maßnahme, um „Republikflüchtlinge“ an ihrem Vorhaben zu hindern.

Zu dem normalen Flugbetrieb auf unserer Seite gehörte an diesen Feier- und Wettertagen auch das sogenannte „local flying“ von Segelfliegern / Motorseglern oder Leichtflugzeugen an kleinen Flugplätzen im grenznahen Bereich (Eschwege, Northeim z. B.). Diese Aktivitäten mussten pauschal angemeldet sein und unterlagen bestimmten Sicherheitsauflagen. Diese Flieger waren damals längst nicht alle mit Funk-/Sprechgeräten ausgestattet, manche nur mit Geräten für die Notfrequenz.

Wir hatten ab ca. 11:00 Uhr auch die angemeldeten leichten Aktivitäten um Eschwege herum aufgefasst und registriert. Es war, bei guter Thermik, eine ideale Segelflugwetterlage. Am Nachmittag verdichtete sich eine kräftige Stratokumulus Bewölkung südlich vom Harz bis ins Weserbergland – die Radarerfassung war eingeschränkt, als wir plötzlich auf der anderen Seite, per Radar erkennbar, ungewöhnliche Aktivitäten in niedriger Höhe und sehr dicht an der Grenze feststellten und unsere Aufmerksamkeit bei 100 % lag. Doch die Sicht direkt nach Osten war durch die aufkommenden Gewitterwolken noch weiter gemindert. Wir schreckten auf, als wir plötzlich über die VHF Notfrequenz Hilferufe einer verzweifelten, männlichen Stimme vernahmen: „Hilfe, Hilfe, ich werde beschossen und muss landen“. Geistesgegenwärtig gab der Pilot noch seine Flugzeugkennung an, bevor er verstummte – gesehen hatten wir ihn nicht mit seinem Flieger. Die Hubschrauberaktivität im Osten südwestlich von Eschwege hielt länger an. Uns blieb nur, den Vorfall zu melden und zu recherchieren. Nach ca. einer Stunde wussten wir, dass es sich um einen Motorsegler aus Eschwege handelte, der der aufkommenden Gewitterlage ausweichen wollte und dabei – von uns uneinsehbar – die Grenze nach Osten überflog, dort abgefangen und unmittelbar per Beschuss zur Landung auf dem Feld gezwungen wurde.

Als Reaktion des Westens wurde die Alarmrotte der Royal Airforce aus Gütersloh gestartet, um den Vorfall von westlicher Seite aus zu begleiten.

Wir wussten, dass dieser Vorfall natürlich politische Konsequenzen nach sich zieht. Die Briten als Lufthoheitsinstanz bei uns sowie die Sowjets im Osten waren gefordert – unter Einbeziehung der deutschen außenpolitischen Verantwortlichen. Das Ganze ohne Veröffentlichung, bis der Vorfall geklärt und abgeschlossen war: nach 9 Monaten. Der Pilot wurde unmittelbar nach Landung medizinisch versorgt und verhaftet und schnell wegen Grenzverletzung zu einer mehrmonatigen Gefängnisstrafe verurteilt. Der Motorsegler wurde beschlagnahmt und bis ins Detail zerlegt, geprüft und bewertet. Neun Monate nach dem Vorfall wurde er an die Bundesrepublik zurückgegeben.



Aufgrund des Vorfalls stiegen eine sowjetische Alarmrotte sowie ein Kampfhubschrauber der NVA auf.



Gleichzeitig patrouillierte unsere Alarmrotte aus Gütersloh auf westlicher Seite.

