

an Erscheinungen, die sonst bei Männern festzustellen sind, die der Alkohol ruiniert hat.“

Damit war nun auch der dritte Wehrbeauftragte des Bundestages, der über die Grundrechte der Soldaten wachen soll, in Schwierigkeiten geraten. Der erste, General a. D. von Grolmann, mußte 1961 wegen homosexueller Neigungen den Dienst quittieren. Der zweite, Admiral a. D. Heye, trat 1964 zurück, weil er in einer Illustrierten-Serie die Bundeswehr scharf kritisiert hatte und deshalb starken Anfeindungen ausgesetzt war (SPIEGEL 26/1964).

Nach diesen schlechten Erfahrungen mit ehemaligen Soldaten wählte der Bundestag im 11. Dezember 1964 den Zivilisten Hoogen zum Wehrbeauftragten, der bis dahin Vorsitzender des Bundestags-Rechtsausschusses gewesen war.

Hoogen, ein lebensfroher Advokat vom Niederrhein, und Referent Lochbrunner, ein eher trockener Beamter aus Bayern, hatten nie die richtige Sympathie füreinander finden können.

Mitte Januar kam es zum großen Krach. Der Anlaß war nichtig. Regierungsdirektor Lochbrunner war zum Luftwaffenball nach Karlsruhe eingeladen, wollte dort als Repräsentant des Wehrbeauftragten auftreten und deshalb mit einem Dienstwagen nebst Fahrer nach Karlsruhe reisen. Hoogen verweigerte die Genehmigung.

Der Regierungsdirektor nahm das übel und entrüstete sich, ausgerechnet Hoogen habe es nötig, eine solche Dienstfahrt abzulehnen. Schließlich lasse der Wehrbeauftragte doch selbst per Dienstwagen Weib und Kind in die Ferien kutschieren.

Unter Datum des 24. März warf der Regierungsdirektor in einem Schriftsatz an Bundestagspräsident Gerstenmaier die Frage auf, ob sein Chef „noch normal“ sei.

Hoogen, so legte der Disziplinar-Jurist dar, schwanke stets zwischen ausgesprochener Hochstimmung und Depression. Zu Zeiten froher Laune ergehe er sich in „maßlosen Prahlereien“ und „unerfüllbaren Versprechungen“. „Im Zustand tiefer Depression“ rufe Hoogen dagegen aus, er „habe diesen Laden nur deshalb übernommen, weil er und seine Familie auf die Pension aus diesem Amt angewiesen seien“.

Während Hoogen, von Gerstenmaier zur Stellungnahme aufgefordert, noch an seinem Verteidigungs-Schriftsatz feilte, schob Lochbrunner Ende Mai eine weitere Beschwerde nach: Hoogen dulde es, daß einer seiner Beamten sich in öffentlichen Gaststätten sinnlos betrinke und „seinen Rausch im Dienst ausschläft“.

Nachdem Hoogen alle Vorwürfe Lochbrunners bestritten hatte, forderte Gerstenmaier Lochbrunner auf, den Beweis für seine Behauptungen anzutreten. Dies konnte der hartnäckige Bayer nicht. Statt dessen beschuldigte er den Wehrbeauftragten in einem dritten Schriftsatz vom 14. Juni der „mittelbaren Zeugenbeeinflussung“.

Nun wurde der Fall Hoogen dem bislang geduldsigen Bundestagspräsidenten zu heikel. Er leitete gegen den Hoogen-Ankläger ein förmliches Disziplinarverfahren ein, das von einem Beamten des Innenministeriums geführt wird.

STARFIGHTER-ABSTURZ

Toter Winkel

Sie dienen demselben Vaterland und sprechen die gleiche Muttersprache — aber verständigen konnten sich Bundesluftwaffe und Bundesmarine am 18. Juli dieses Jahres nicht.

An diesem Tage, um 14.18 Uhr, stürzte der Starfighter F-104 G des Oberleutnants Siegfried Arndt über der Nordsee ab. Bei Position 54 Grad 18,9 Minuten Nord/ 7 Grad 51,2 Minuten Ost schlug er auf die Nordsee auf. Der Pilot schwebte fünf Seemeilen davon entfernt am Fallschirm nieder.

Wenige Minuten nach dem Absturz waren Flug- wie Seestützpunkte informiert, so das Kommando Seestreitkräfte Nordsee der Bundesmarine (Sitz: Wilhelmshaven) und das Seenotrettungsschwader (Außenstützpunkt: Sylt).

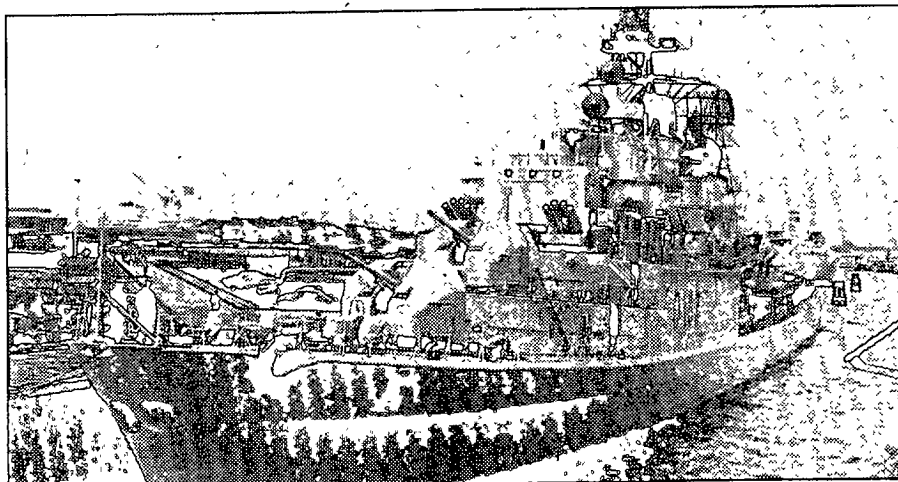
Aber kein von Sylt startender Hubschrauber und keines der alarmierten Schiffe der Bundesmarine hätte so schnell beim Piloten sein können wie der Zerstörer „Bayern“. Und diese beste aller Chancen blieb ungenutzt.

Starfighter noch umkreist und dabei über die Flieger-Notfrequenz UHF 243,0 Kontakt zur „Bayern“ gesucht. Als sein Ruf nicht beantwortet wurde, versuchte er, die „Bayern“-Besatzung durch Flügelwackeln auf die Eintauchstelle des Piloten hinzuweisen.

▷ Behauptung der Marine: Die „Bayern“ hat zu der fraglichen Zeit die Notfrequenz 243,0 abgehört, aber keinen Notruf empfangen. Das Flügelwackeln wurde nicht wahrgenommen.

Zerstörerkommandant von Witzendorf sah die kreisende Maschine. Er hielt sie allerdings nicht für einen Starfighter, sondern für eine F-86. Später gab er zu Protokoll, er habe angesichts der kreisenden Maschine eigens ein Funkgerät zusätzlich eingeschaltet, um Meldungen von der vermeintlichen F-86 einfangen zu können.

Starfighter-Piloten grübelten derweil, warum Arndt-Rottenkamerad Rautzenberg mit seinem Notruf nicht zur „Bayern“ durchgedrungen sei. Sie hielten es für möglich, daß sich Rautzenbergs Maschine zum entscheidenden Zeitpunkt in einer Position befunden



Zerstörer „Bayern“: Auf Notfrequenz UHF 243,0 Flieger-Englisch nicht verstanden?

Die „Bayern“ absolvierte, zusammen mit anderen Schiffen sowie Starfightern der Bundesmarine, zur Zeit des Absturzes eine Übung im Seegebiet um Helgoland. Der Kommandant des Zerstörers, Fregattenkapitän von Witzendorf, sah, wie Arndts Starfighter — eine Maschine der Luftwaffe, die unabhängig von der Marine-Übung im selben Gebiet Schießübungen machte — abstürzte.

Den am Fallschirm abtreibenden Piloten sah er nicht. Ihn hätte sein Schiff (Fahrtgeschwindigkeit: 25 Knoten, Höchstgeschwindigkeit: 35 Knoten) innerhalb von höchstens 20 Minuten erreichen können — wäre der „Bayern“ der Eintauch-Punkt des Piloten bekannt gewesen.

Warum der Zerstörerkommandant dies nicht wußte, ist ein bislang ungeklärtes Rätsel, dem das Bundesverteidigungsministerium in der letzten Woche auf die Spur zu kommen trachtete. Die Experten sahen sich einander widersprechenden Angaben von Luftwaffe und Marine gegenüber.

▷ Behauptung der Luftwaffe: Arndts Rottenkamerad, Hauptfeldwebel Rautzenberg, hat den am Fallschirm herabsinkenden Arndt mit seinem

habe, in der die Funkbotschaft von den Antennen der „Bayern“ nicht habe aufgefangen werden können („toter Abstrahlwinkel“). Sie hielten auch für möglich, daß Rautzenbergs Flieger-Englisch auf der „Bayern“ nicht verstanden worden sei.

Die Marine ihrerseits beharrt darauf, die „Bayern“ habe einen Notruf aus dem Äther nicht empfangen — Tonbänder sollen es beweisen.

Wie auch immer: Wegen des fehlenden Kontakts fuhr die „Bayern“ nicht zur Eintauchstelle des Piloten, sondern zur Absturzstelle der Maschine und ging dort um 14.24 Uhr vor Anker. Auf die vermutliche Eintauch-Stelle des Piloten wurde die „Bayern“ erst um 14.50 Uhr aufmerksam, als sie ein Funkgespräch zwischen einer Jagdmaschine und dem Flugsicherungsboot „FL 10“ mithörte.

Nun dampfte die „Bayern“ zur Eintauchstelle. Um 16.15 Uhr entdeckte sie Arndts Schwimmweste. Die Leiche des Piloten aber, die bei der Bergung der Schwimmweste von einem anderen Marine-Fahrzeug (dem Minensucher „Düren“) überfahren worden war, wurde erst vier Wochen später auf der Hallig Langeneß angespült.