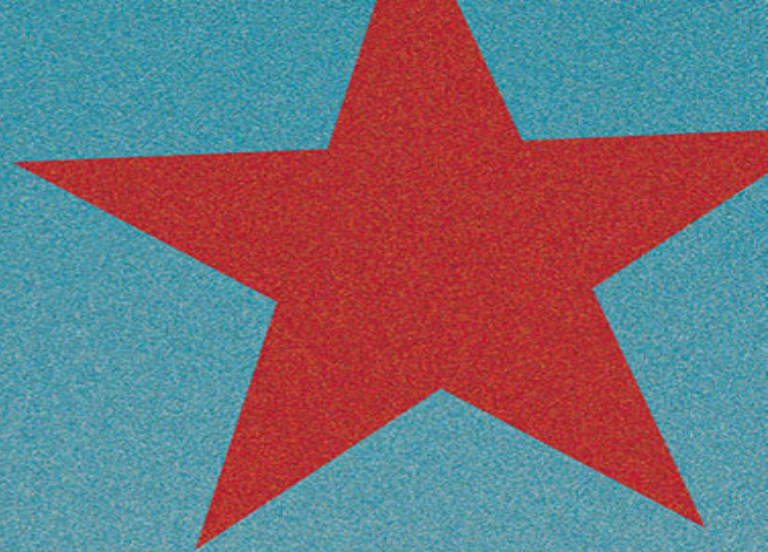


.....
Gesine Dornblüth
Thomas Franke
.....



Ruhmlose Helden

.....
Ein Flugzeugabsturz
und die Tücken
deutsch-russischer Verständigung
.....



be.bra verlag

Gesine Dornblüth · Thomas Franke

Ruhmlose Helden

Ein Flugzeugabsturz
und die Tücken deutsch-russischer
Verständigung

@book im
be.bra verlag

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im
Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten.

Dieses Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist
ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere
für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Verfilmungen und
die Einspeicherung und Verarbeitung auf DVDs, CDROMs, CDs, Videos, in
weiteren elektronischen Systemen sowie für Internet- Plattformen.

E-Book im be.bra verlag, 2022

© der Originalausgabe:

be.bra verlag GmbH

Berlin-Brandenburg, 2022

Asternplatz 3

12203 Berlin

post@bebraverlag.de

Lektorat: Gabriele Dietz, Berlin

Umschlag: hawemannundmosch, Berlin

ISBN 978-3-8393-0157-9 (epub)

ISBN 978-3-89809-199-2 (print)

www.bebraverlag.de

Inhalt

Vorwort

- 1 Der Tag**
Eberswalde-Finow
- 2 Die Bergung**
West-Berlin
- 3 Die Witwe**
Rostow am Don
- 4 Das Gedenken**
West-Berlin
- 5 Der Sohn**
Moskau
- 6 Das Museum**
Eberswalde-Finow
- 7 Die Kämpferin für ein Denkmal**
Rostow am Don
- 8 Der Bildhauer**
Moskau
- 9 Der Besuch**
Eberswalde-Finow
- 10 Völkerverständigung**

Nachwort

Anhang

Quellen

Bildnachweis

Dank

Die Autoren

Vorwort

Dies ist eine Geschichte aus der heißen Zeit des Kalten Krieges. Hin und wieder wird sie in Dokumentationen über die Sechzigerjahre in Berlin erwähnt. In Wim Wenders' Film *Der Himmel über Berlin* sitzen die Engel Daniel und Cassiel in einem Cabriolet. Cassiel liest aus seinem Notizbuch vor: »Sonnenaufgang ... Sonnenuntergang ... Mondaufgang ... Monduntergang ... Wasserstand von Havel und Spree ... Vor zwanzig Jahren stürzte ein sowjetischer Düsenjäger nahe der Spandauer Heerstraße in den Stößensee ...«

Der Absturz der nagelneuen Maschine am 6. April 1966 war ein eher kleines Ereignis in den an gefährlichen Großereignissen reichen Sechzigern. Der Mauerbau lag nicht einmal fünf Jahre zurück, die Kubakrise, in der die Menschheit knapp an einem Atomkrieg vorbeischlitterte, nur vier Jahre. Doch das Unglück in der Frontstadt, der Flugzeugabsturz am Stößensee, hätte einen dritten Weltkrieg provozieren können. Berlins Regierender Bürgermeister Willy Brandt sprach anerkennend von einem »Opfer, durch das eine Katastrophe vermieden wurde.«

Genauso stellte es die Sowjetunion dar: Hätten die sowjetischen Piloten sich mit dem Schleudersitz gerettet, wäre ihre Maschine möglicherweise auf dicht besiedeltes Wohngebiet gestürzt. Geehrt wurden die zwei Piloten, Boris

Kapustin und Juri Janow, trotzdem nur halbherzig. Zu Hause blieb ihnen die höchste Auszeichnung »Held der Sowjetunion« verwehrt, da das Flugzeug mit neuester Technik in die Hände des Feindes gefallen war. Schwerer als die Rettung von Menschenleben wog in Moskau, dass die Briten das Wrack ausschlachten und in den Besitz geheimer Technik kommen konnten.

Der Berliner Bezirk Spandau rang sich erst nach der Wende durch, die Piloten zu ehren, und das auch nur gegen Widerstände. In Eberswalde in Brandenburg, wo Kapustin und Janow stationiert waren, pflegen Mitglieder der ehemaligen Deutsch-Sowjetischen Freundschaft einen Gedenkstein, allerdings erst seit 2006. In Russland schließlich wollen junge Leute den Piloten ein Denkmal setzen, unterstützt von der Witwe eines der Männer. Dort sind Helden wieder gefragt. »Sie waren edle Menschen«, sagt eine junge Historikerin.

Dies ist auch eine Geschichte darüber, wie sich die Wahrnehmung historischer Ereignisse mit der Zeit verändert oder wie sie verändert wird. In den letzten 55 Jahren ist vieles durcheinandergeraten und anderes verklärt worden. Die menschliche Erinnerung ist unzuverlässig. Die Umstände, unter denen Kapustin und Janow verunglückten, lassen Raum für Interpretationen und auch für Fantasie. Was in den letzten Minuten in der Pilotenkapsel über Berlin wirklich passierte, ob die Männer tatsächlich einen Befehl verweigerten, um Menschenleben zu retten, und ob sie den trudelnden Düsenjet nach dem Ausfall beider Triebwerke noch kontrolliert in den

Stößensee lenken konnten, ist nicht mehr bis ins letzte Detail zu klären.

Dies ist auch eine Geschichte über die Probleme, die entstehen können, wenn es keinen Grundkonsens über die Vergangenheit gibt. Dabei wollen unterschiedlichste Menschen in Ost und West, in Russland und Deutschland, das Gleiche. Trotzdem stoßen sie immer wieder auf Hindernisse. Denn es gibt keinen gemeinsamen Blick auf den Absturz der Piloten und keine Einigkeit in der Bewertung des Kalten Krieges und der heutigen politischen Situation. Es gibt generell kein gemeinsames russisch-deutsches Geschichtsverständnis.

In einer Zeit, in der Schwarz-Weiß-Denken um sich greift und über einen »neuen Kalten Krieg« geredet wird, erzählen wir, wie Vergangenheit manipuliert und politisch instrumentalisiert wird und sich aufgrund subjektiver Erinnerung so verändert, dass unterschiedliche Versionen einer Geschichte entstehen, deren gemeinsamer Nenner die Sehnsucht nach Helden ist. Wir wollen deutlich machen, wie weit der Blick auf die Sowjetunion, auf den Kalten Krieg und die Neunzigerjahre in Ost- und Westdeutschland auseinandergeht, wie diese unterschiedlichen Sichtweisen zustande kommen und dass zudem viele Russen ein verzerrtes Bild von Deutschland und von der Rolle der Sowjetunion in der DDR haben.

Die Geschichte des Absturzes von Boris Kapustin und Juri Janow ist eine Geschichte von großer Liebe, von Geheimdiensten, Tod, Verschwörungen, Politbürokratie, Heldentum und Propaganda. Es ist eine Geschichte von

Erwartungen und Projektionen, in der auch Angela Merkel eine Rolle spielt. Und nicht zuletzt ist es eine Geschichte von Menschen, die sich für das Erinnern an diese beiden Piloten einsetzen, von Menschen aus unterschiedlichen Gesellschaftssystemen, die mit ihren Besonderheiten, Überzeugungen und Werten Kontakt jenseits organisierter Strukturen suchen und im viel diskutierten und äußerst komplizierten deutsch-russischen Verhältnis ein Ziel haben: Völkerverständigung, im Kleinen wie im Großen.

Bei der Rekonstruktion des Alltags auf dem Luftwaffenstützpunkt bei Eberswalde am Tag des Absturzes und der anschließenden Bergung in Berlin stützen wir uns auf Interviews mit Zeitzeugen und Berichte von Reportern vor Ort. Zitierte Briefe, Zeitungsberichte und andere Dokumente haben wir behutsam sprachlich korrigiert, Inhalt und Geist der Schriftstücke jedoch bewahrt.

1 Der Tag

Eberswalde-Finow

Der 6. April 1966 ist ein Mittwoch und beginnt auf dem Luftwaffenstützpunkt der Roten Armee in Finow wie viele andere Tage. Es ist bewölkt, ab und zu regnet es. Gegen acht Uhr morgens schrillt Alarm und Hauptmann Boris Kapustin läuft zum Hangar. Gegen elf Uhr steht er in voller Ausrüstung wieder vor seiner Frau. Fehllalarm. Das ist nichts Ungewöhnliches, oft gibt es sogar mitten in der Nacht Alarm oder er muss aus einem anderen Grund nachts arbeiten. »Ich lege mich noch ein bisschen hin«, sagt Boris zu Galina. Flieger und Seeleute können immer schlafen, das lernt man in jeder Armee der Welt. Boris Kapustin geht in das verdunkelte Schlafzimmer, seine Frau pflanzt Blumen. Vor dem Haus haben die beiden ein kleines Beet angelegt. Auf einem Bänkchen neben der Haustür döst eine Katze. Wenige Minuten später steht ihr Mann wieder vor Galina. Sein sonst sorgsam nach hinten frisiertes Haar ist zerzaust. »Ich kann nicht schlafen, Galinuschka, gibt es irgendetwas, das ich tun kann? Kann ich dir helfen?« Die Katze rekelt sich, springt vom Bänkchen, streicht Kapustin lautlos um die Beine.

»Ich bin gleich fertig mit dem Pflanzen, Borja. Aber bald kommt der Mai, wir müssen Fenster putzen. Ich glaube, es

regnet heute nicht mehr, lass uns den Winterdreck abschrubben.«

»Mit Vergnügen«, sagt der Pilot. Er geht ins Bad, erfrischt sich, kämmt sein Haar. Irgendwie verspürt er an diesem Tag keine Lust zu fliegen. Das ist eher ungewöhnlich. Seit Beginn seiner Ausbildung hat er mehr als tausend Flugstunden absolviert und alles dafür getan, sich zum »Militärflieger erster Klasse« zu qualifizieren.

Seine Frau reicht ihm Putzmittel. »Mach bitte diese Seite, die andere ist schon fertig.«

Als hätte er das nicht gesehen. Und so steht Hauptmann Boris Kapustin auf der Leiter und putzt an einem Mittwochvormittag Fenster. Es ist sein letztes Jahr in der Westgruppe der Roten Armee, in wenigen Wochen soll er mit Frau und Sohn in die Sowjetunion zurückkehren.

»Es ist so schön hier. Freust du dich auf zu Hause?«, fragt er Galina.

»Ja, irgendwie schon.«

»So gut wie hier werden wir es nicht mehr haben, Galinuschka.«

»Ich weiß.«

Sie leben für sowjetische Verhältnisse privilegiert. Der Dienst in der Westgruppe in Deutschland ist um einiges luxuriöser als an anderen Orten, und die Offiziere dürfen im Unterschied zu den einfachen Soldaten ihre Familien mitnehmen. Die Kapustins haben es besonders gut getroffen.

In Finow, einem ruhigen, fast idyllischen Städtchen nahe Eberswalde, leben sie im Erdgeschoss einer

Doppelhaushälfte in einer Fliegersiedlung am Ortsrand. In der Etage über ihnen ist technisches Personal des Luftwaffenstützpunkts untergebracht.

Die kleinen Häuser in den ruhigen Anliegerstraßen wurden vor dem Zweiten Weltkrieg für Arbeiter und ihre Familien gebaut. Die sowjetische Armee hat sie nach dem Krieg beschlagnahmt. In den Gärten wachsen Apfelbäume. Das Schlafzimmer ist zwar klein, das Wohnzimmer umso größer. Im Flur gibt es eine Kochecke, an der Wand steht eine Badewanne. Es ist eng und improvisiert, aber doch so viel besser als die Wohnverhältnisse in der Sowjetunion und komfortabler als das Leben in den großen Kasernen in Eberswalde und anderen Städten der DDR.

Die Fliegersiedlung in Finow ist umzäunt und grenzt direkt an den sowjetischen Flughafen. Während die meisten Männer mit dem Rad zur Arbeit fahren, geht Kapustin gewöhnlich zu Fuß, er hat einen schnellen Schritt. Der Wald ist nah und ganz in der Nähe gibt es einen See, in dem Boris Kapustin das ganze Jahr über badet. Schon als junger Mann hat er sich den »Walrössern« angeschlossen, den Eisbadern, und er ist mit seinen vierunddreißig Jahren immer noch gut in Form. Kapustin ist gesellig, beliebt und der Parteisekretär seiner Fliegerstaffel. Seine Kameraden kommen gern zu ihm, auch wenn sie Probleme haben. Die Jahre in der DDR erscheinen der Familie als eine rundum gelungene Zeit.



Boris Kapustin 1965 in der Fliegiersiedlung in Finow

»Weißt du, wen ich vermissen werde?«

»Wen denn?«

»Die Verkäuferin im Laden. Sie ist immer so nett. Aber ihr Russisch ist so schlecht.«

»Lern doch noch schnell Deutsch, Galina.«

Beide lachen.

»Ich freue mich darauf, dass es zu Hause im Winter wieder richtig kalt ist«, sagt Kapustin, denn für das Eisbaden war es in Deutschland in den vergangenen Jahren oft zu warm. Lediglich der Winter 1962/63 war mit drei Monaten Frost ganz nach seinem Geschmack. »Aber ich werde die Kameraden vermissen.«

Mit seinem Co-Piloten, Juri Janow, versteht er sich gut. Seit Jahren fliegen die beiden gemeinsam. Sie sind gleich alt, Janow hat wie er Familie, lebt mit Frau und zwei kleinen Kindern in Finow. Kapustin und Janow waren die Ersten, die vom Kommandanten für besondere Leistungen ausgezeichnet wurden.



Boris Wladislawowitsch Kapustin (links) und Juri Nikolajewitsch Janow (rechts)

»Möchtest du Tee, Lieber?«, fragt Galina und wartet die Antwort gar nicht erst ab. Etwas später sitzen beide vor dem Haus. Der Flieder treibt erste Knospen.

»Mein geliebter Flieder«, sagt Kapustin und nimmt einen Löffel Marmelade zum Tee. Er hat den Busch selbst

gepflanzt. Er drückt seiner Frau einen Kuss auf die Wange, sieht sie liebevoll an.

Ihr Sohn Waleri ist vor zwei Monaten acht Jahre alt geworden und weiß nicht recht, was er von dem bevorstehenden Umzug in die Sowjetunion halten soll. Er kann sich nicht vorstellen, wie das Leben dort sein wird, er kennt es nur von den seltenen Besuchen bei den Großeltern. In Finow hat er eine unbeschwerte Kindheit, die russische Grundschule ist in Fußnähe in der Fliegersiedlung, nachmittags tollt er mit den anderen Jungs in den Vorgärten oder dem angrenzenden Waldstück umher. Manchmal schleichen sich die Kinder heimlich aufs Flughafengelände, wo ihre Väter arbeiten und die einfachen Soldaten in Kasernen hausen; wenn sie erwischt werden, gibt es zwar Ärger, aber das lässt sich verschmerzen. Am Wochenende und an Feiertagen dürfen die Offiziersfamilien die Siedlung verlassen und spazieren durch Eberswalde. Dann sieht Waleri auch deutsche Kinder, aber in Kontakt kommen sie nicht. Der Schlagbaum, der Zaun um die Siedlung, die Sprachbarriere – es gibt viele Faktoren, die Begegnungen zwischen Deutschen und Sowjets verhindern, und sie sind, jenseits von offiziellen Treffen, auch nicht gewünscht.

»Ich kümmere mich zu wenig um den Jungen«, sagt Kapustin auf einmal.

Da hat er nicht unrecht. Wenn er vom Einsatz kommt, umringen ihn die Kinder seiner Kameraden, Waleri ist deshalb manchmal eifersüchtig.

»Aber, Lieber, das stimmt doch nicht. Rede nicht so einen Blödsinn, du kümmerst dich dauernd um Walera.«

Kapustin ist geschickt. Bevor er zur Fliegerei kam, hat er Industriemechaniker gelernt. Seinem Sohn hat er eine kleine Werkstatt im Keller eingerichtet. Dort bastelt er Kostüme, mal eine Wassermelone, mal eine Ritterrüstung. Er hält nicht viel von autoritärer Erziehung, lieber redet er mit seinem Jungen, überzeugt ihn, nimmt ihn in den Arm - untypisch für die Zeit und für Offiziere, nicht nur in der Sowjetunion der Sechzigerjahre.

»Nein, nein, Galinuschka. Ich muss mich mehr kümmern.«

Und so sitzt Hauptmann Boris Kapustin an diesem Mittwochmittag vor dem Haus und denkt über die letzten Jahre nach. Anstrengende Jahre. 1966 ist der Kalte Krieg auf seinem Höhepunkt, die weltpolitische Lage äußerst angespannt. Natürlich wirkt sich das auf das Leben der Soldaten aus, sehr zum Leidwesen von Waleri. Sein Vater kommt oft nur kurz nach Hause, isst schnell etwas, zieht sich um, ein Küsschen für Frau und Kind und weg ist er. Die Flieger des 668. Bomberregiments der 132. Bomberdivision der 24. Luftarmee stehen an vorderster Front. Kapustin ist überzeugt, eine wichtige Mission an der westlichen Grenze des sozialistischen Lagers zu erfüllen und den Luftraum der DDR zuverlässig zu schützen. Fünf Jahre nach dem Mauerbau und vier Jahre nach der Kubakrise ist die Kriegsgefahr immer noch groß. West-Berlin ist der DDR und der Sowjetunion ein Dorn im Auge. Die DDR hat sich nahezu komplett gegen den Westen

abgeschottet. Es gibt nicht einmal ein Transitabkommen, das die Durchfahrt von Westdeutschland nach West-Berlin vereinfachen würde. Die Atmosphäre ist frostig.



Familie Kapustin 1962: Galina, Waleri, Boris

Kapustin kennt den Westteil der Stadt nur von oben. Nach dem Zweiten Weltkrieg haben die Alliierten drei Luftkorridore zwischen dem späteren Bundesgebiet und West-Berlin für die Maschinen der USA, Großbritanniens und Frankreichs festgelegt. Über dem übrigen Gebiet der DDR haben westliche Flugzeuge nichts zu suchen. Über Berlin gilt eine sogenannte Kontrollzone, hier ist die Flughöhe auf maximal 3.000 Meter begrenzt. Diese Zone

umfasst auch Teile Ost-Berlins, und so fliegen die Westalliierten mitunter über den Ostteil der Stadt. Die sowjetischen Kampfflugzeuge ihrerseits donnern fast täglich über West-Berlin, nicht selten durchbrechen sie dabei die Schallmauer - bewusst, um der Bevölkerung ihre Anwesenheit zu demonstrieren und sie mit dem Lärm, einem gewaltigen Knall, zu zermürben. Die Westsektoren besuchen, dürfen die Rotarmisten selbstverständlich nicht.



Boris Kapustin 1965 auf dem sowjetischen Militärflugplatz Finow

Kapustin fliegt gewöhnlich eine Iljuschin-28, der Bomber ist zu dieser Zeit in der Sowjetunion weit verbreitet. Doch kürzlich hat er umgeschult auf einen Abfangjäger vom Typ Jakowlew. Die Jak-28P ist brandneu, vollgestopft mit neuester Technik und soll schon bald in Serienproduktion gehen, um den Vorsprung gegenüber den USA in der

Militärluftfahrt auszubauen. Natürlich unterliegt das Modell strengster Geheimhaltung.

Die Sechzigerjahre sind geprägt vom Wettlauf der Supermächte um den Vorsprung bei Waffentechnologien und Raketenantrieben, letztendlich um die Vorherrschaft im Kosmos. Die UdSSR hat 1957 mit dem Sputnik, dem ersten Satelliten im Weltall, einen Schock im Westen ausgelöst. Als vier Jahre später Juri Gagarin als erster Mensch die Erde umkreist, ist klar: die Sowjetunion hat einen immensen Vorsprung. Jetzt geht es darum, wer als Erster den Mond erreicht: die USA oder die UdSSR. Teil des Wettlaufs um Raketentechnik ist auch die Entwicklung von Jagdflugzeugen wie der Jak-28P. Jederzeit bereit, über Westdeutschland zu kämpfen, sollen die hochmodernen Flugzeuge den Gegner einschüchtern. Die ersten Maschinen dieses Typs stehen im April 1966 bereits kampfbereit in Köthen in Sachsen-Anhalt, keine hundert Kilometer von der innerdeutschen Grenze entfernt. Fünf weitere haben Boris Kapustin und seine Kameraden am 3. April aus der Sowjetunion geholt.

Doch bei der Überführung gab es Probleme mit Kapustins Maschine. Statt direkt nach Köthen zu fliegen, mussten sie auf dem Stützpunkt in Finow zwischenlanden. Galina Kapustina hat sich erschreckt, als sie den Schlüssel viel früher als erwartet in der Tür hörte.

»Borja, was ist passiert?«, fragte sie. Ihr Mann hatte ein schwarz verschmiertes Gesicht.

»Stell dir vor, ein Motor hat versagt. Mit dem zweiten haben wir es gerade so hergeschafft.«

Seitdem versuchen die Monteure in Finow, das Flugzeug wieder startklar zu machen. Mehrmals schon wurde Kapustin zum Flugplatz gerufen, weil die Maschine angeblich wieder einsatzfähig war, dann wurde der Start erneut verschoben. Kein Wunder also, dass er am Vormittag des 6. April unruhig ist. Nun, Befehl ist Befehl, und auf dunkle Vorahnungen von Soldaten wird in keiner Armee der Welt Rücksicht genommen.

»Boris Wladislawowitsch! Wir haben es eilig.« Die anderen Flieger fahren lachend an ihm vorbei zum Flugplatz.

Als Letzter kommt sein Co-Pilot Juri Janow. »Los!«, ruft er. »Wir fliegen endlich.«

»Geh schon mal vor, ich komme gleich nach.«

Kapustin zögert.

»Borja, du musst los«, drängt nun auch Galina.

»Ach lass, die hole ich schon ein.«

Er steht auf, küsst seine Frau flüchtig und geht schnellen Schrittes in Richtung der Hangars. Kapustin hat noch keine zwanzig Schritte zurückgelegt, da dreht er sich plötzlich um, geht zurück, küsst seine Frau innig und umarmt sie fest. Dann reißt er sich los, doch nach wenigen Schritten dreht er sich erneut um, kommt wieder zurück und umarmt sie noch einmal - noch fester als zuvor.



Boris Kapustin nach einem Flug, Finow 1964

»Nun ist aber gut, Borja.« Sie streicht ihm über die Wange.

»Was ist bloß los«, fragt sich Galina Kapustina, »so ist er doch sonst nie.«

Laut sagte sie: »Borja, du kommst zu spät, alle sind schon fort.«

»Keine Sorge, sie werden nicht ohne mich losfliegen.«

Und so geht Boris Kapustin an diesem 6. April schnellen Schrittes hinüber zum Flugplatz.

»Borja«, ruft Galina ihm hinterher, »du bist nicht du selbst.«

»Wahrscheinlich brauche ich Urlaub. Ich bin müde.«

Bald darauf stehen Kapustin und Janow mit der Jak-28P startbereit auf dem Rollfeld, neben ihnen eine zweite Maschine desselben Typs. Sie sollen gemeinsam nach Köthen fliegen. Die Triebwerke laufen warm, die Piloten warten auf die Starterlaubnis. Alles ist wie immer. Kapustins Unruhe weicht professioneller Konzentration. »Pojechali – auf geht's«, ruft er, als er den Befehl zum Start bekommt. Sie rollen los, beschleunigen, und wenige Sekunden später, um 15:24 Uhr, heben die beiden Jak-28P endlich ab, durchbrechen die geschlossene Wolkendecke, die Piloten sehen den strahlend blauen Himmel. Kurze Zeit später erreichen sie die Flughöhe von 4.000 Metern. 200 Kilometer bis Köthen, 600 km/h, keine große Sache für die beiden Flugzeuge. Kapustin und Janow übernehmen die Führung und gehen auf Kurs. Doch plötzlich beginnen die Triebwerke ihrer Maschine erneut zu stottern. Kapustin gibt dem folgenden Flugzeug den Befehl, weiter rechts zu fliegen. Die Distanz zwischen den beiden beträgt jetzt 100 Meter. Kapustin und Janow fallen zurück, der Pilot der zweiten Jak versteht das als Hinweis, sich an die Spitze zu setzen. Eineinhalb Minuten später kann er die Jak von Kapustin und Janow nicht mehr sehen und spricht die Kameraden über Funk an.

»Ich höre«, antwortet Kapustin.

»Sehen Sie uns?«, fragt der andere.

»Nein.«

Das ist das Letzte, was er von Kapustin mitbekommt. Bei dessen Jak sind zu diesem Zeitpunkt beide Triebwerke komplett ausgefallen. Die Maschine kommt ins Trudeln.

Immer schneller sackt das Flugzeug. Kapustin und Janow sehen die Häuser West-Berlins unter sich, immer näher kommen Straßen, Autos, Menschen.

»Jura, wahrscheinlich musst du jetzt springen.«

Janow antwortet: »Boris Wladislawowitsch, ich bleibe bei Ihnen.«

»Jura, spring!«

»Kommandeur, ich bleibe.«

Die Piloten sehen den noch kahlen Grunewald, die stark befahrene Heerstraße mit der Brücke über den Stößensee, die Havel.

Kurz darauf, fünfzehn Minuten nach dem Start in Finow, ragt nur noch das Heck des Düsenjägers aus dem Wasser, und Kapustin und Janow hängen tot in der Kanzel tief im Schlamm der Havel.

2 Die Bergung West-Berlin

Um 15:40 Uhr klingelt beim *Spandauer Volksblatt* das Telefon. Eine Frau berichtet mit zitternder Stimme: »Da ist ein Flugzeug abgestürzt. Irgendwo im Grunewald.« Bald darauf der nächste Anrufer. Er stellt sich als Doktor Engel vor und auch er klingt äußerst aufgeregt. Er habe am Stößensee auf seinem Boot gearbeitet, »und dann war da so ein Geräusch. Ich schaue hoch. Und da seh ich ein Flugzeug. Die Maschine kippt und rast mit einer Halbspirale steil ins Wasser. Teile spritzen auf der Oberfläche hoch. Vor Schreck lief ich rückwärts ins Wasser.«

In der Feuerwache im West-Berliner Stadtteil Tempelhof geht am Nachmittag des 6. April 1966 noch alles seinen gewohnten Gang. Die Feuerwehrtaucher sind mitten in einer Übung, als die Alarmglocke sie zusammenzucken lässt. »Beeilt euch! Großalarm! In Spandau ist ein Flugzeug abgestürzt.« Der Rest ist Routine: Die Männer rennen zu ihrem Auto mit dem Schlauchboot und den Taucherausrüstungen. »Es ist ein Passagierflugzeug«, sagt einer. Während der Fahrt zwängen sich die Männer in ihre Taucheranzüge, schnallen Sauerstoffflaschen um. Als sie etwa eine halbe Stunde später am Stößensee ankommen, sehen sie nur den oberen Rand der silbern glänzenden

Heckflosse aus dem Wasser ragen. Polizisten sind bereits dabei, das Ufer und die Zufahrten abzusperren. Auch die britische Militärpolizei ist da. West-Berlin ist in drei Sektoren aufgeteilt, Spandau und den Stößensee kontrollieren die Briten.

Die Taucher warten zunächst eine Weile am Ufer, dann trifft auch das Feuerlöschboot ein und fährt sie die wenigen Meter auf den See hinaus. Dort werfen sie Anker und die ersten beiden Taucher gehen über eine Treppe ins Wasser. Nach ein paar Minuten kommt einer von ihnen, Klaus Abraham, wieder hoch: »Man sieht nichts. Eine totale Schlamm Schlacht. Das Flugzeug steckt tief im Morast.«

»Geht an die Kanzel ran«, sagt der Einsatzleiter. »Guckt, ob ihr Personen findet.«

Abraham taucht noch einmal. Zentimeterweise tastet er sich voran, aber er kommt nicht weit. Immer dichter wird der Schlick. »Nichts zu machen, wir kommen nicht ran an die Kanzel«, informiert er den Einsatzleiter. »Die Maschine muss steil runtergekommen sein, die steckt viel zu tief im Schlamm. Wir können da nicht mehr schwimmen.« Die Taucher meinen, ein sowjetisches Hoheitsabzeichen identifiziert zu haben. »Versucht es weiter.«

Abraham taucht wieder ab. Noch ist unklar, um was für einen Flugzeugtyp es sich handelt. Doch eines stellen die Taucher schnell fest: Es ist eine Militärmaschine, kein Passagierflugzeug. Damit sind die Alliierten zuständig. Abraham ertastet ein Stück Blech, etwas größer als seine Hand. Er und sein Kollege kommen wieder hoch. »Ich muss kurz an meine Tasche«, sagt Abraham zu seinem Kollegen.