

Beschaffung der F-104 sei es nicht mit rechten Dingen zugegangen, das Flugzeug sei unzuverlässig, seine elektronische Ausrüstung ungeeignet. Fakten und Halbwahrheiten, richtige und falsche Schlüsse blockierten aber eher die zielstrebige Bewältigung der Krise, denn sie verstärkten die bereits übermächtige Wagenburg-Mentalität in der politischen wie auch der militärischen Führung der Bundeswehr. Verteilt über die 21 Seiten fanden sich Bilder, die kurz zuvor in Günther Jostens Geschwader für den SPIEGEL aufgenommen worden waren, und zwar auf Anweisung des Pressestabes in Bonn.

Josten ließ sich nicht beirren; er verweigerte sich jedem politischen Rasonnement. Stattdessen nahm er seine Rechte und Pflichten als soldatischer Führer wahr. Noch am 27. Januar 1966 – Sir Thomas Pike mußte gerade abgereist sein – ließ er der vorgesetzten 4. Luftwaffendivision in Aurich durch Kurier den Antrag überbringen, sein Geschwader ganz aus der NATO-Unterstellung herauszunehmen. Begründung: Das JG 71 kann die notwendigen und geforderten Flugstunden nicht erreichen. Es hat aus den bereits bekannten Flugsicherheitsgründen die Schießausbildung über See völlig eingestellt. Es mußte die Wetterminima für den Flugdienst heraufsetzen, da seine Flugzeugführer nicht genug Erfahrung erlangen konnten. Dabei ging es Günther Josten nicht um Konfrontation. Es kam ihm vielmehr darauf an, fliegerisch intensiver zu trainieren, als es möglich war, wenn das Geschwader ständig eine Alarmrotte zu stellen hatte. An der F-104 zweifelte er nicht, aber er sah deutlich: die Luftwaffe brauchte mehr Zeit und mehr Ruhe, um den Betrieb des Waffensystems in den Griff zu bekommen – technisch, logistisch, infrastrukturell. Nun reagierten seine Vorgesetzten. Für den übernächsten Vormittag wurde er zu Dietrich Hrabak befohlen.

Der Divisionskommandeur und Sonderbeauftragte ließ ihn zunächst im Vorzimmer warten, bis sein Chef des Stabes, Oberst i. G. Heinz Waldhecker eingetroffen war, erklärte ihm hinter verschlossenen Türen seinen Auftrag als Starfighter-Krisenmanager und kam schließlich auf das Jagdgeschwader 71 zu sprechen. Nun wurde sein Ton schärfer. Hrabak machte Josten heftige Vorwürfe wegen des Auftretens jenes Hauptmanns, der die gerichtliche Verfolgung der Luftwaffenführung gefordert hatte. Er wollte wissen, wie Josten dazu käme, eigenmächtig Zweistunden-Bereitschaft für seine Alarmrotte zu befehlen und wo geschrieben stehe, daß die F-104 seines Geschwaders mit Sidewinder bestückt sein müßten. Völlig unmöglich sei schließlich die Verbreitung seiner Maßnahmen per Telex an seine Kommodore-Kameraden. „Ich würde damit nur Panikstimmung bei den F-104-Geschwadern auslösen“, hielt Josten in seinem Gedächtnisprotokoll fest. „Es würde Piloten geben, die ihren Kommodore fragen könnten: ‚Was tust Du?‘“⁴⁸¹

Günther Josten legte Hrabak in aller Ruhe die Gründe für sein Handeln dar und sah sich dabei zumindest durch Hrabaks Stabschef verstanden. Er bestand darauf, daß es unerlässlich sei, Flugsicherheits-Maßnahmen sofort dorthin zu kommunizieren, wo sie Unfälle verhüten konnten – auch an die NATO-Einsatzführung im Gefechtsstand Brock-

481 ebd.

zetel. Im übrigen sei die Konfiguration der F-104 mit Sidewinder in der Abfangjäger-Rolle verpflichtend: Air Defence Manual, Chapter 11-11, Fighter Procedures F-104 G vom 20. 05. 1965: 2 Sidewinder, 1 Kanone M 61 mit 650 Schuß. Wenn man ein so gerüstetes Flugzeug nicht in einer Halle abstellen dürfe, seien Bereitschaftsstufen unter zwei Stunden nicht zu verantworten.

Als Josten am 31. Januar 1966 um 07:15 Uhr das Stabsgebäude in Wittmund betreten wollte, wartete unangemeldet der Kommandierende General der Luftwaffengruppe Nord, Gen. Lt. Werner Eugen Hoffmann vor der Tür: Er beabsichtige, heute früh am Briefing für die Flugzeugführer teilzunehmen. Der Kommodore fuhr mit ihm auf den Fliegerhorst und wurde dort von dem General angefahren: Was er sich erlaube, den Befehlshaber des SOC Brockzetel von seinen Befehlen als Kommodore zu unterrichten!? „Ich erwiderte, daß mir so eine Taktlosigkeit in meinem ganzen Leben noch nicht gesagt worden ist“, gab Josten zu Protokoll, „und daß ich es für unerlässlich halte, den taktischen Führer unseres Verbandes über Flugsicherheits-Maßnahmen zu informieren.“ Hoffmann wollte dann wissen, wieviel Mann fliegenden Personals das JG 71 seit seiner Aufstellung verloren habe. – Wie? Dreizehn? „Das ist nicht so schlimm“, erwiderte Hoffmann nach Jostens Aufzeichnungen aufgebracht, „andere Verbände haben viel mehr.“ Ohne daß Hoffmann noch die Flugzeugführer sprechen wollte, kam es nun zu einem zweistündigen Schlagabtausch, in den der begleitende Oberst i. G. Heinz Waldhecker kaum schlichtend eingreifen konnte: „Die Vorwürfe des Kommandierenden Generals waren so massiv, daß ich mir überlegt hatte, ob ich meinen Posten als Geschwaderkommodore zur Verfügung stellen soll, aber ich bin der Überzeugung, daß ich damit weder nach oben noch nach unten irgendeinem nutzen kann“, hielt Günther Josten fest. „Oberst Waldhecker hat sich in vorbildlicher Weise für mich und mein Geschwader eingesetzt. Major Liedtke wurde nochmals vom KG scharf gerügt.“ Auch Günther Jostens früherer Vorgesetzter Herbert Wehnelt, mittlerweile Generalmajor, „... hat wenig Verständnis für mein Fernschreiben gezeigt.“ Er soll, so wurde Josten berichtet, kein Verständnis dafür aufgebracht haben, daß er mit den Flugzeugführern „... gemeinsame Sache mache. Aber ansonsten nimmt er mein Fernschreiben nicht als offizielle Meldung, so wie ich es auch vorgesehen hatte.“⁴⁸²

Nun zog man auch die Berichterstattung des SPIEGEL gegen ihn heran: Wie seien die Bilder in den jüngsten Starfighter-Artikeln zustande gekommen? Und wie komme es, daß das Blatt in seiner Nr. 7/1966 schreiben könne, in Wittmund habe kürzlich eine Trainings-Rotte wegen technischer Problem weder mit den vorgesehenen Maschinen noch mit den beiden Ersatzflugzeugen starten können? Josten klärte auf: Wetter und Klarstand hätten einen Ausbildungseinsatz von ihm selbst und Hptm. Pötter, dem Kapitän der 711. Staffel, verhindert. Das dazu geführte Telefongespräch mit einem Pressereferenten in Bonn war teilweise von einem dort anwesenden SPIEGEL-Redakteur mitgehört, aber im Blatt falsch wiedergegeben worden. Darüber hatte Josten bereits am 13. Februar 1966

⁴⁸² ebd.

schriftlich an seine vorgesetzte Division berichtet, aber eine Antwort war ausgeblieben. Schon zwei Tage zuvor war von Generalleutnant Hoffmann die Vernichtung jenes Fernschreibens angeordnet worden, mit dem Josten die anderen F-104-Verbände über seine Maßnahmen unterrichtet hatte.

Es kam aber auch Bewegung in die unbefriedigenden Verhältnisse. Dietrich Hrabak ließ sich von Günther Josten über die Versorgung der Witwe Tuleweit informieren, in Bonn besprach er mit ihm notwendige Verbesserungen am C 2-Schleudersitz, in den Leistungszulagen für das technische Personal, in der Fliegerzulage.⁴⁸³ Noch immer jedoch gab es Überraschungen, die auf fundamentale Mängel zurückgingen. So fiel beispielsweise das Anflugradar in Wittmundhaven immer wieder aus, weil es seinen Strom nicht etwa schon längst über ein stabilisiertes Netz, sondern aus Dieselgeneratoren bezog. Der spätere Generalleutnant und Befehlshaber des Luftwaffen-Führungskommandos Peter Vogler, 1966 nach Rückkehr aus seiner US-Ausbildung gerade von der Waffenschule 10 zum JG 71 versetzt, erinnert sich:

„Wir kehrten zu zweit in enger Formation von einem Trainings-Abfangeinsatz zurück und befanden uns bereits im radargeführten Gegenanflug. Das Wetter hatte irgendetwas gegen uns. Regen, niedrige Wolkenuntergrenze, darunter schlechte Sicht. Dann kam es wie gewohnt: Die Radar-Anflugkontrolle gab ihren Geist auf, wie immer bei starkem Niederschlag, also bei Bedingungen, bei denen man sie eigentlich brauchte. Bei Sonnenschein funktionierte sie in der Regel einwandfrei, nur: was hilft das im Dreckwetter? Olt. Willi Göbel, mein Rottenführer, an dem ich wie eine Klette hing – schon generell, aber jetzt besonders –, war glücklicherweise ein alter Hase im Vergleich zu mir, immerhin ein halbes Jahr länger im Geschwader als ich. Da hatte ich im Grunde genommen absolutes Vertrauen zu ihm und seinen Fähigkeiten, die Lage zu meistern. Für mich galt nur eines: dranbleiben, ihn ja nicht aus den Augen lassen; eine Aufgabe, die sich viel leichter anhört, als sie in Wirklichkeit ist. Wolken sind nicht immer gleich dick oder dunkel, und aus einem klar erkennbaren Führungsflugzeug wird hin und wieder ein nur schemenhaftes Etwas. Warum soll ich verschweigen, daß mir die Anstrengung den Schweiß auf die Stirn trieb. Angst? Nein, Angst war es nicht, denn unsere Ausbildung hatte aus uns Piloten geformt, die wohl zu Recht auf ihr Können bauen konnten. Aber: manchmal braucht auch der beste Flieger Unterstützung von unten, und eben die hatte sich gerade von uns verabschiedet. So sauste mein Rottenführer mit mir als seinem Kettenhund durch Ostfrieslands Himmel, hangelte sich an TACAN-Signalen entlang, orientierte sich mit Hilfe des Bordradars und unseres heutzutage recht alt aussehenden Trägheitsnavigationssystems – und ‚fand‘ die Landebahn im ersten Anlauf. Und nicht nur das, ich glaube, wir beide legten sogar eine durchaus vorzeigbare Formationslandung hin. Den Knoten im Magen spürte ich dann

⁴⁸³ siehe Jagdgeschwader 71, Kommodore: Aktennotiz zur Besprechung Fü L SBWS F-104, Bonn Hardthöhe, am 14. 03. 1966, ca. 10:30 – 15:00 Uhr. Auch Flugzeugführer anderer Geschwader hatten bereits Eingaben zur Erhöhung der Fliegerzulage gemacht.



Vom dieselgetriebenen Anflugradar verlassen: Hptm. Wilhelm Göbel (links) und Olt. Peter Vogler.



Ohne Filter: Verteidigungsminister Kai-Uwe von Hassel informiert sich bei Günther Josten über die Probleme im Starfighter-Betrieb.

erst beim Kaffee in der Staffel. Aber eben auch das bißchen Stolz, vor den technischen Unzulänglichkeiten der damaligen Anflughilfen nicht eingeknickt zu sein ...⁴⁸⁴

Selbst diese Mißstände wurden jedoch gegen Günther Josten verwandt. Sie seien, so steht offenbar in einem entsprechenden Bericht des Herstellers Telefunken vom November 1965, auf „... katastrophale Wartung und Unzuverlässigkeit“ zurückzuführen.⁴⁸⁵ Am 15. März 1966 wurde Josten durch Oberst i. G. Heinz Waldhecker davon unterrichtet, daß Hrabak seine Ablösung als Kommodore herbeiführen wolle. Günther Josten blieb unerschütterlich. Eine Anfrage Waldheckers bei der Luftwaffen-Personalabteilung ergab, daß er weder sofort noch zum 01. 10. 1966 versetzt werden würde. Er ging daraufhin mit seiner Familie in einen kurzen Urlaub.

Ursula Josten steht dieses Jahr noch sehr lebhaft vor Augen: „Mein Mann kannte die Verluste im Krieg, aber da er ein ausgeprägtes Gewissen und Gemüt hatte, hat ihn das sehr belastet. Er erkannte diese Unvollkommenheit in jeder Beziehung und lief gegen Mauern. Derjenige, der sich vielleicht noch ein bißchen einfühlte oder Verständnis hatte, war Rall. Er sagte immer: Wenn ich den zu fassen kriege und Klartext mit ihm rede, habe ich wenigstens einen vor mir, der die Ohren aufmacht... (...) Er fühlte sich sehr von vielen Generalen verlassen ... Das war deprimierend für ihn. Ja das war eine schwere Zeit für ihn, und die hat ihn auch seinen Kopf gekostet. Ich will mich nicht hervorheben, aber ich war beinahe sein einziger Vertrauter. Jeden Abend hat er zuhause abgeladen, was ihm bis obenhin stank. Ich verstand nichts davon, aber angehört habe ich es mir, weil er todsicher sein konnte, daß ich den Mund hielt.“⁴⁸⁶

Als Günther Josten Ende März 1966 zurückkehrte, fand er ein Schreiben des Generalleutnants Johannes Steinhoff vor, der zwar noch Stellvertreter des Oberbefehlshabers der Alliierten Luftstreitkräfte Europa-Mitte war, aber hinter den Kulissen bereits als Nachfolger des amtierenden Luftwaffen-Inspektors Werner Panitzki gehandelt wurde. Steinhoff zeigte sich von ihm und seiner Geschwaderführung überzeugt. Nun folgten spürbare Änderungen: Die technische Versorgungslage des JG 71 besserte sich, der Klarstand seiner Starfighter stieg in der Folge, die Zahl der Einsatzflüge nahm kontinuierlich zu.⁴⁸⁷ Mitte Mai 1966 folgte Gen. Maj. Claus Hinkelbein auf Dietrich Hrabak als Kommandeur der 4. Luftwaffendivision. Es schien, als könne Günther Josten durchatmen, auch wenn er hinnehmen mußte, daß etliche erfahrene Flugzeugführer den Verband verließen, um in sichere und erheblich besser bezahlte Stellungen der zivilen Luftfahrt zu wechseln. Im

484 Bericht von Gen. Lt. a. D. Peter Vogler am 21. 06. 2011. – TACANs sind militärische Funkfeuer im UHF-Bereich.

485 siehe Kommodore JG 71, Aktennotiz zur Besprechung mit SBWS F-104, a. a. O.

486 Gespräch mit Ursula Josten, a. a. O. – Sie meint hier den damaligen Inspizienten Fliegerverbände, Brigadegeneral Günther Rall. Freundschaftlich entwickelte sich aber auch das Verhältnis zu Hrabaks Stabschef Heinz Waldhecker bis weit über die Pensionierungsgrenze hinaus.

487 Der Mitherausgeber dieses Buches, damals Oberleutnant in der 712. Jagdstaffel des Geschwaders, verzeichnet in seinem Flugbuch noch neun Einsätze im März, jedoch schon 18 im April und 22 im Mai 1966 (Flugbuch Wilhelm Göbel).

Richthofen-Geschwader ironisierte man sich schon selbst als ‚Jagdgeschwader Lufthansa‘, aber die Fluktuation hatte auch ihr Gutes: die ehemals Neuen rückten in die freiwerdenden Dienstposten nach und konnten Verantwortung übernehmen. So wurde beispielsweise Uwe Focke – inzwischen Hauptmann – zum Standardisierungs-Flugzeugführer ernannt. Er flog mit Günther Josten öfters in der Rotte oder bei Überprüfungsflügen im Doppelsitzer und ist noch heute von dessen fliegerischen Fähigkeiten beeindruckt. Auch später, als Josten nur noch ‚Inübunghalter‘ war, hatte Focke keine Hemmungen, für zusätzliches Instrumentenflugtraining zu sorgen, um seinen früheren Kommodore wieder auf dessen bekannten fliegerischen Stand zu bringen.⁴⁸⁸

Der war durch jahrzehntelange Erfahrung zu klug geworden, um dem Frieden zu trauen. In einer angeforderten Stellungnahme zum Unfall von Hfw. Klaus Dieter Tuleweit vom 16. 06. 1966 wies er noch einmal auf die Ausrüstungsmängel hin: „Diese besonders tragische Erkenntnis sollte allen Dienststellen der Bundeswehr, gleich welcher Ebene, Anlaß genug sein, mit allem Nachdruck unter Vernachlässigung der Kostenfrage dem Flugzeugführer das Rettungsgerät an die Hand zu geben, das er benötigt, um auch bei extremen Einsatzbedingungen wenigstens die Chance des Überlebens zu haben. Schnelle Hilfe ist hier um so wichtiger, als das Vertrauen der Flugzeugführer in ihr Rettungsgerät auch durch die öffentlichen Diskussionen über Leistung und Zuverlässigkeit der verwendeten Schleudersitzsysteme negativ beeinflusst worden ist.“⁴⁸⁹

Was Günther Josten meinte, lernten Hptm. Johannes Muermans, Olt. Wilhelm Göbel, Olt. Bodo Meyer sowie die Hauptfeldwebel Reinhold Puchert, Walter Lewecke und ‚Jonny‘ Meinke kennen, als sie im Sommer 1966 mit holländischen F-104 G-Staffeln in Leeuwarden das Kanonenschießen auf Luftziele üben sollten. Die niederländische Luftwaffe ordnete zunächst an, daß das sechsköpfige deutsche Schießkommando einen ‚Überlebenslehrgang See‘ an ihrem Testzentrum in Soesterberg absolvierte, bevor es den Flugdienst mit seinen eigenen Maschinen in Leeuwarden aufnehmen durfte. Die deutschen Flugzeugführer staunten: über die Professionalität der Ausbilder und des Lehrgangs, über die Seenotausrüstung ihrer holländischen Kameraden und über die Kompetenzen des Leiters der Schule, der auch – mit einem stattlichen Budget ausgestattet – die volle Verantwortung für die Auswahl des Rettungsgeräts in der niederländischen Luftwaffe trug. Josten sorgte dafür, daß die Erfahrungen der sechs Mann in einen Bericht seines Flugsicherheitsoffiziers Hptm. Klaus-Jürgen Rühmann zum Zustand der eigenen Flugdiensttausrüstung einging. Allmählich wurden dem Geschwader mittlerweile zumindest moderne Schwimmwesten geliefert, so daß es seine Waffenausbildung über See in gewissem Rahmen wieder selbst durchführen konnte. Eine Technische Anweisung des Materialamts der Luftwaffe zeigte jedoch am 08. Juli 1966, daß die strukturellen Ursachen der Starfighter-Krise noch längst nicht unschädlich waren.

⁴⁸⁸ Gespräch mit Oberst a. D. Uwe Focke am 19. 06. 2011; *Flugbuchauszüge Focke und Günther Josten*.

⁴⁸⁹ Kommodore JG 74: *Stellungnahme zum Flugunfall Tuleweit, Az 56-10-00 vom 16. 06. 1966*.

Mit der Anweisung TA 507 wurde augenscheinlich Unbedeutendes befohlen: der Ausbau der Gabel im sogenannten Kicker-System der F-104.⁴⁹⁰ Dieses System warnte den Flugzeugführer vor zu hohen Anstellwinkeln, indem es bei Annäherung an derartiges Überziehen zunächst den Steuerknüppel in Schwingungen versetzte und ihn schließlich nach vorn drückte, wenn der Flugzeugführer den Anstellwinkel dennoch weiter erhöhte. Die Jagdbombergeschwader hatten Vorbehalte gegen den Kicker; im Jägerluftkampf jedoch war er lebenswichtig. Überzog man dabei die F-104, so geriet sie ins Trudeln, das in den meisten Fällen zum Absturz führte. Günther Josten konnte nicht glauben, was das Materialamt da von ihm verlangte, und bat am selben Tag telefonisch beim Führungsstab der Luftwaffe um Richtigstellung. Nein, die Technische Anweisung war und blieb verbindlich. Sie wurde auch seinem Schießkommando in Leeuwarden übermittelt. Die Holländer schüttelten die Köpfe und fragten ihre deutschen Kameraden: „Wollt ihr denn unbedingt weitere Flugzeuge verlieren?“

Der Wirrwarr der folgenden Tage ist schwer zu durchdringen. Maj. Diether Frese, Kommandeur Fliegende Gruppe beim JG 71, untersagte in Abstimmung mit seinem Kommodore Günther Josten schriftlich alle Luftkampfübungen. Die Schießausbildung auf Luftziele wurde dagegen nach eingehender Belehrung der Flugzeugführer über den stillgelegten Kicker sowohl beim JG 71 als auch beim JG 74 fortgeführt, das mit einem Kommando für das Schießen auf Luftziele in Jever lag. OTL Ulrich Pieper, Kommandeur der Fliegenden Gruppe JG 74, verfaßte bereits eine Stellungnahme „... über die Gefährlichkeit dieser Maßnahme“. Frese schloß sich mit ihm kurz, um die gemeinsamen Bedenken an die Vorgesetzten der nationalen Kommandobehörden zu melden. Auch im Luftwaffenamt regte sich Widerstand. Diether Frese gab bei seinem Kommodore zu den Akten, „... daß wahrscheinlich eine traurige Statistik die Unrichtigkeit dieser Maßnahme für die Jagdgeschwader beweisen werde.“⁴⁹¹

Er sollte schneller bestätigt werden, als jedem lieb sein konnte. Am 18. Juli 1966 kam Olt. Siegfried Arndt von der 712. Jagdstaffel des Geschwaders beim Anflug zu einem Kamera-Schießeinsatz – einem sogenannten Ciné Attack – über der Nordsee in einen unkontrollierten Flugzustand, vor dem ihn ein funktionierender Kicker wahrscheinlich bewahrt hätte. Arndt mußte sich aus seiner abtrudelnden F-104 retten und ging am Fallschirm auf die See nieder. Dort gelang es ihm nicht, sich vom Schirm zu befreien; auch seine Verbindung zum Schlauchboot war abgerissen, so daß er wohl trotz seiner Schwimmweste ertrank. Die sofortige Suche der Marine nach ihm blieb vorläufig erfolglos; er galt nunmehr als vermißt.

⁴⁹⁰ vgl. *MatALw III A 2, TA 507 vom 08. 07. 1966.*

⁴⁹¹ *Jagdgeschwader 71, Kommandeur Fliegende Gruppe: Betr. TA 507/Mechanischer Ausbau des Kickers. Aktennotiz vom 21. 07. 1966 mit handschriftlichen Randbemerkungen durch Kommodore Oberst Günther Josten.*

Aus der Luftwaffenführung kam ein charakteristischer Reflex: Die Kommodores der Jagdgeschwader, so ließ sich der stellvertretende Inspekteur Gen. Lt. Dr. Adolf Hempel vernehmen, hätten auf Befragen keine Einwände gegen die TA 507 gehabt. Die Angesprochenen liefen Sturm gegen die Falschbehauptung und ließen die Kicker in ihren Geschwadern aufgrund der widersprüchlichen Befehlsgebung durch höhere Kommando-behörden reaktivieren, worauf Günther Josten und Fritz Wegner, der Kommodore des JG 74, zu einer nicht gerade erhellenden Besprechung auf die Bonner Hardthöhe beordert wurden. An deren Ende befahl ihnen Hempel, der sich mit der Anrede britischer Air Chiefs sicher besser auskannte als in der F-104-Technik, die Kicker wieder stillzulegen; eine Zusammenstellung danach erlaubter Flugprofile gehe ihnen in Kürze zu.

Drei Tage später hatte Günther Josten in Wittmund hohen Besuch: Verteidigungsminister Kai-Uwe v. Hassel inspizierte das Geschwader. Das Gefolge des Minsters kannte Josten, der durch einen Vortrag in die Aufgaben des JG 71 einführen sollte, und forderte: Kein Wort über die Infrastrukturmängel! Kein Wort über Stand und Zeitplan der ange-laufenen Baumaßnahmen! Und natürlich: kein Wort über den Kicker. Als der Minister vor ihm saß, sprach Günther Josten in allen Punkten Klartext, während v. Hassel eifrig Anweisungen an seinen Stab weitergab. Besichtigung der Basis mit dem Bus, Station bei der Werft: dort stand ein Starfighter mit bloßgelegtem Kicker-System. Ob der Minister wisse, worum es sich dabei handle, fragte Josten; er werde heute abend beim Gespräch mit den Flugzeugführern sicher entsprechende Fragen gestellt bekommen. Nervös sprang der Brigadegeneral Gentsch hinzu: Aber bitte, das müsse doch jetzt nicht sein! Der Inspekteur habe sich vorbehalten, dem Herrn Minister das Thema persönlich vorzutragen!

Kai-Uwe v. Hassel winkte unwirsch ab. Seine Einweisung in die Flugsteuerung der F-104 und in die Bedeutung des Kickers wurde zu Ende geführt. Den Abend verbrachte er im Kreise von rund 130 Offizieren und Portepéeträgern des Geschwaders. Er stand Rede und Antwort. Und als alles gesagt war, bemerkte er abschließend, daß er über die Luftwaffenführung verärgert sei.

Die allerdings hatte nun wieder Günther Josten voll im Visier. Er wurde am 04. August 1966 im Großen Dienstanzug beim Inspekteur zur Meldung befohlen: einer Bekleidung, die jedem Kundigen sagt, daß hier ein sehr ernsthaftes Gespräch bevorstand. Josten ertrug die sichtbare Demütigung, wie ein Leutnant durchs Ministerium marschieren zu müssen, der betrunken im Kasino gewütet hat. Begleitet wurde er von seinem Divisionskommandeur, Gen. Maj. Claus Hinkelbein, auf dessen Unterstützung er rechnen konnte. Und es kam auch gleich knüppeldick: Er habe dem Minister gegenüber behauptet, daß die Stilllegung des Kickers in der F-104 einen Toten gefordert hätte, warf ihm Panitzki im Beisein der Generäle Gentsch und Wilde vor. Josten wehrte sich, Hinkelbein an seiner Seite: das sei so nie geäußert worden. Allmählich wurde die Atmosphäre sachlicher. Man sprach über Nutzen und Risiken des Kickers, über die immer noch eklatanten Mängel der Seenot-Ausrüstung und das Fehlen eines See-Überlebenstrainings, das diesen Namen verdiente, kurz: über die gesamte Faktorenkombination, die Arndts Tod herbeigeführt

hatte. Für das Protokoll mußte Günther Josten zwar die Frage explizit verneinen, ob Arndt durch die Entscheidung des Luftwaffen-Führungsstabes zur Stilllegung des F-104-Kickers gestorben sei, aber: noch am selben Tag wurde den Starfighter-Verbänden durch ihre vorgesetzten Dienststellen befohlen, den Kicker zu reaktivieren. Er müsse nur bei Start und Landung sowie unterhalb von 2.000 Fuß über Grund ausgeschaltet bleiben. Zusätzlich wurde das System so modifiziert, daß der Kicker nur noch mit der Hälfte seines ursprünglichen Drucks von 50 Pfund ansprach.

Inzwischen hatte auch die SPIEGEL-Redaktion im Falle Arndt recherchiert und am 01. August 1966 unter der Schlagzeile ‚Künftig Orange‘ berichtet, daß in der Schiffsschraube des Minensuchbootes ‚Düren‘, das an der Suche nach Siegfried Arndt beteiligt gewesen war, Reste eines Fallschirms gefunden worden seien. Die Luftwaffe prüfe jetzt, ob es sich dabei um Arndts Fallschirm gehandelt habe.

Am frühen Abend des Erscheinungstages klingelte es an Günther Jostens Haustür. Draußen stand – begleitet von einem Soldaten des Geschwaders – ein Gastwirt aus Wilhelmshaven, der den Kommodore dringend zu sprechen wünschte. Zunächst mißtrauisch ob des merkwürdigen Besuchs, bekam Josten nun nach eigenen Worten „... Unerhörtes zu sehen und zu hören.“⁴⁹² Der Gastwirt legte ihm ein Farbfoto vor, das deutlich einen auf See schwimmenden menschlichen Körper in grauem Flugdienstanzug mit einer Schwimmweste und einem Fallschirm zeigte. Es stammte von einem wehrpflichtigen Matrosen der ‚Düren‘ und ließ keinen Zweifel: die Besatzung des Minensuchers hatte Siegfried Arndt gefunden. Sie hatte ihren Fund sogar dem Zerstörer ‚Bayern‘ gemeldet und ein Schlauchboot zu Wasser gelassen, um ihn zu bergen. Da war das ominöse Farbfoto bereits gemacht. Bevor man jedoch den anscheinend leblosen Flugzeugführer zu fassen bekam, wurde dessen Fallschirm von der Schiffsschraube der ‚Düren‘ erfaßt, und – so der Gastwirt – „... innerhalb des Bruchteils einer Sekunde war alles verschwunden.“ Hastig ging ein neuer Funkspruch an den Zerstörer ‚Bayern‘: Man habe sich geirrt und nicht etwa den Vermißten gefunden, sondern nur die obere Kammer von dessen Schwimmweste, einen seiner Fliegerstiefel und ein Schlauchboot. Josten kannte die Gegenstände; sie waren nach Abschluß der Suchaktion mit den Resten eines Fallschirms bei seinem Geschwader abgegeben worden. Der Gastwirt hatte die Wahrheit in seiner Kneipe von den bedrückten Matrosen der ‚Düren‘ erfahren und sich das Foto aushändigen lassen, um zu verhindern, daß es an die Medien weitergegeben wurde.

Günther Josten ließ seine Besucher nicht mehr aus dem Haus. Er arrangierte ein sofortiges Treffen mit seinem Divisionskommandeur Gen. Maj. Hinkelbein und dem zufällig bei der Division weilenden AAFCE-Stellvertreter Johannes Steinhoff in einem Hotel bei Aurich, wo die Generale aus dem Mund des Gastwirts hörten, was bei der Suche nach Siegfried Arndt vorgefallen war. Noch am späten Abend fuhr die gesamte Gruppe

⁴⁹² Kommodore JG 71: Aktennotiz vom 01. 08. 1966, betr. Verhandlungen mit der Marine vom 31. 07. 1966

zu einem schnell verabredeten Gespräch mit dem Chef des Stabes der Marinedienststelle in Wilhelmshaven. Steinhoff mußte am folgenden Tag wieder nach Paris zurück, wies Hinkelbein aber an, das Ganze unverzüglich und persönlich bei seinem Vorgesetzten, dem Kommandierenden General der Luftwaffengruppe Nord in Münster vorzutragen, von wo es dem Führungsstab der Luftwaffe weitergemeldet werden müsse.

Anderthalb Wochen darauf, am 10. August 1966, rief Siegfried Arndts Witwe abends den Kommodore an: Sie habe gerade einen SPIEGEL-Mitarbeiter am Telefon gehabt, der sie aufgefordert hätte, dem Magazin ein Bild ihres Mannes zur Verfügung zu stellen: anderenfalls müsse man leider jenes veröffentlichen, das von dem Wehrpflichtigen auf der ‚Düren‘ aufgenommen worden sei. Das konnte Günther Josten noch durch ein Telefonat mit SPIEGEL-Chefredakteur Conrad Ahlers verhindern, aber Arndts Tod machte weiter Schlagzeilen – erst recht, nachdem ein Fischer am 15. August meldete, daß auf der Hallig Langeness eine Leiche angetrieben worden sei.

Es waren die sterblichen Überreste von Siegfried Arndt. Sie konnten noch anhand seiner Erkennungsmarke identifiziert werden.⁴⁹³

Wenige Wochen später wurde Johannes Steinhoff zum Inspekteur ernannt, nicht ohne vorher grundlegende Vollmachten zum Eingriff in Strukturen, Prozesse und Personalpolitik der Luftwaffe gefordert und auch erhalten zu haben. Die politische Führung des Verteidigungsministeriums hielt ihn für den einzig richtigen Mann zur Überwindung der Starfighter-Krise, und er enttäuschte sie nicht. Die Kommodores der F-104-Geschwader gehörten zu den Ersten, die er nach Amtsantritt zu sich nach Bonn befahl, um ihnen seine Befugnisse und sein Vorgehen zu erläutern und ihre Ansichten über geeignete Maßnahmen zum Krisenmanagement zu hören. Das jahrelang gewachsene Mißverhältnis zwischen Führungs- und Verwaltungsmethoden, die unübersichtliche Kommandostruktur, der amateurhafte Umgang mit der Presse, allzu häufige Versetzungen von Flugzeugführern, noch immer infrastrukturelle Mängel und Defizite auch im technischen Bereich – es gab viel zu tun.⁴⁹⁴

Und es geschah unter Steinhoffs konsequenter Führung viel in kurzer Zeit, um die Verhältnisse zu ändern. Anfang November 1966 begab er sich auf eine Rundreise durch die Geschwader, um mit möglichst vielen Flugzeugführern zu sprechen. In Wittmund traf er am 4. des Monats mit den verfügbaren Piloten von Günther Jostens Jagdstaffeln zusammen. Das verfehlte seinen Eindruck auf die jungen Männer nicht. Er stieß auf breite Zustimmung; jeder fühlte sich dem neuen Inspekteur verpflichtet. Zwar haperte es

493 *Damit war der ‚Fall Arndt‘ noch nicht erledigt. Er kam vielmehr vor den Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages, wo auch Günther Josten am 01. Dezember 1966 befragt wurde. Beweisthema: Befehl zum Ausbau der APC-Anlage – des Kickers – bei der F-104 G und die darauf folgenden Flugbeschränkungen. Wie sich im Laufe der Ermittlungen herausstellte, hatte der Luftwaffen-Führungsstab vor dem Befehl zur Stilllegung des Kickers tatsächlich nur mit den Kommodores der Jagdbombengeschwader gesprochen und deren Forderung nach Deaktivierung des Kickers nachgegeben. Die Kommodores der Jagdgeschwader waren dazu nicht gehört worden.*

494 *Die Besprechung fand am 15. 09. 1966 statt.*