Zeitgeschichte

Den Dreck aufarbeiten

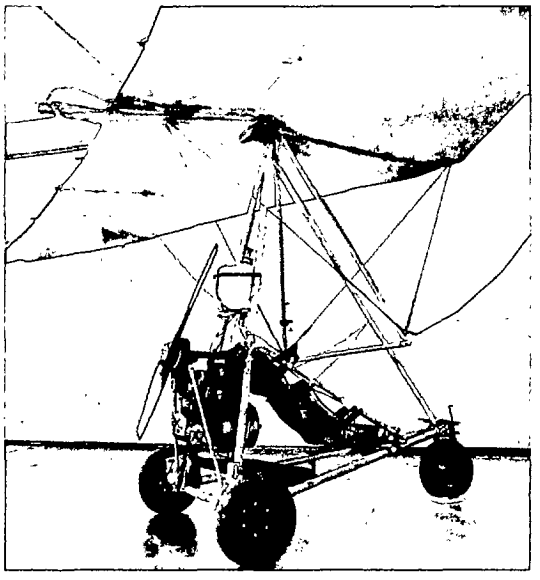
Zu Wasser, zu Lande und durch die Luft versuchten jahrelang findige DDR-Bürger dem SED-Regime zu entkommen.

Wenn es darum ging, aus dem Land zu kommen, kannte der Einfallsreichtum der DDR-Bürger keine Grenzen: Mal wollte einer an einem armdicken, mit Gummi isolierten Stahlbügel die Hochspannungsleitung entlang gen Westen hangeln; mal versuchten Republikmüde per Windgleiter von Ost-Berliner Hochhäusern über die Mauer zu segeln. Mal stiegen Flüchtlinge mit dem Ballon aus DDR-Fahnenstoff nach oben, mal trieben sie mit einem hölzernen Paddelboot, das mit einem fußgetriebenen Propeller für lautlose Fahrten ausgerüstet war, über ein Grenzgewässer.

Die Phantasie ihrer Landsleute beeindruckte vor allem die Häscher aus dem Ministerium für Staatssicherheit (MfS). Die Gehilfen Erich Mielkes sammelten und sortierten nicht nur sorgsam die Fluchtvehikel jener, die von ihnen über die Jahre an den Grenzen des SED-Regimes weggefangen wurden, bevor sie das gelobte Westland erreichen konnten. Zur Schulung des eigenen Nachwuchses ließen sie auch in den geräumigen Lagerhallen der Juristischen Hochschule des MfS in Potsdam die Fahrzeuge werkgetreu wieder aufbauen – unter Anleitung der geschnappten Flüchtlinge.

Für ihren Chef Erich Mielke hatten sich die MfS-Mitarbeiter etwas besonderes ausgedacht: Zum 40jährigen Bestehen des Dienstes am 8. Februar 1990 sollte in einem „Traditionskabinett" an der Planckstraße dem Minister die Fluchtkollektion vorgeführt werden. Was der geschaßte Mielke nicht mehr zu sehen bekam, steht jetzt ein paar Häuser weiter im Zeughaus Unter den Linden, in einer Sonderausstellung „Flucht-Mobile" des Deutschen Historischen Museums.

„Als wir Mielkes Horrorkabinett betraten", sagt Ausstellungsleiterin Monika Haupt, 48, „wußten wir nicht, ob wir lachen oder heulen sollten."



Fluchtflugzeug: Getrimmter Trabi-Motor

Aus der bereits „geplünderten Hinterlassenschaft" suchte Frau Haupt Einzelteile der Fluchtmobile zusammen. In einem Pappkarton fand sie zurückgelassene Kleinbildfilme und Gerichtsakten. In mühevoller Puzzlearbeit rekonstruierte die Historikerin („Wir haben eine Verpflichtung, den ganzen Dreck aufzuarbeiten") die Geschichte von über 100 gescheiterten Fluchten.

Bei dem Versuch, die Grenze zu überwinden, kamen nach westdeutschen Statistiken rund 200 Menschen zu Tode. Einer, der das Risiko einging, war der Dresdner Flugzeugingenieur Gerhard F. Wagner, 52. Für seine Frau und drei Kinder baute er ein fünfsitziges Propellerflugzeug. Als Werkstatt diente die Wohnung in der Kyawstraße 8.

In einer siebeneinhalb Quadratmeter großen Kammer fertigte Wagner aus Aluminium, Sperrholz und mit westdeutschen Spezialmaterialien ein Leichtflugzeug „Dowa 81". Kein Teil durfte länger als vier Meter sein.

Für den Transport der Flugzeugteile baute der Ingenieur einen DKW-Anhänger „Klappfix" um. Als Startplatz für den Flieger mit einer Spann-



Flucht-U-Boot mit Transportmoped: Wunderwerk mit Schnorchel

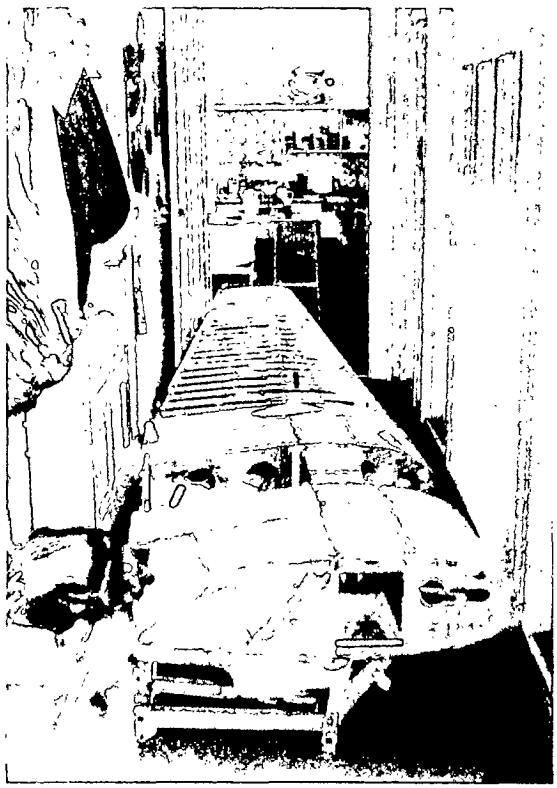


Ehemaliger Flucht-Lkw: Verdeckte Ausstiegsluke

weite von neun Metern und einer Startstrecke von 550 Metern sollte eine stillgelegte Braunkohlegrube dienen. Einen Höhenmesser für das Cockpit hatte Wagner auf dem Flohmarkt erstanden.

Nach zwei Jahren Bauzeit wollte Wagner am 24. Juli 1981 den Start in den Westen wagen. Zwei Tage vorher verhaftete die Staatssicherheit jedoch die gesamte Familie. Wagner wurde wegen „Vorbereitung zum ungesetzlichen Verlassen der DDR" zu sechs Jahren Haft verurteilt; der siebenjährige Sohn kam vorübergehend in ein staatliches Erziehungsheim.

Der promovierte Techniker habe beabsichtigt, so die Anklage, „50 bis 80 Meter unter dem Radarbereich" bei Hof in Bayern die Grenze zu überfliegen. In einem Gutachten für die Staatsanwaltschaft Dresden bescheinigte die Staatliche Luftfahrtinspektion die „Flugtauglichkeit" des „Hochdekkers".



Flugzeugbau in Dresdner Wohnung
Höhenmesser vom Flohmarkt

Für einen anderen Flieger endete der Fluchtversuch im Winter 1986 in einem Schneesturm an der Fernstraße 5. Die Staatssicherheit zersägte vorsichtshalber die Flügelelemente des aus einem getrimmten Trabant-Motor und Aluminiumstangen gebastelten Ultraleichtflugzeugs.

Zu Wasser und zu Lande zeigten sich ausreisewillige DDR-Tüftler nicht weniger erfinderisch.

Ein Ingenieur der Handelsmarine wollte mit einem Tauchboot von Rostock nach Kiel durch die Ostsee. Das Wunderwerk mit Schnorchel, von seinem Erbauer „electric eel" getauft, konnte im Hänger von einem Moped über Land gezogen werden.

Angeblich um ein „Wandergewerbe" zu eröffnen, ließ sich ein Ost-Berliner Gastronom einen privaten Sattelschlepper genehmigen. In dem kastenförmigen Anhänger installierte er drei hydraulisch ausfahrbare Gitterbrücken. Über eine verdeckte Ausstiegsluke waren jeweils 17 Meter lange Laufstege zu erreichen.

An einer besonders schmalen Stelle der Grenze in Berlin-Treptow wollte der Gastwirt über die Mauerkrone in den Westteil der Stadt laufen. Die Öffnung der Mauer am 9. November machte die Aktion überflüssig. Heute steht der Fluchtlastwagen als Imbißbude an der Berliner Heinrich-Heine-Straße. Aufschrift: „Hamburger und Getränke – bestens bedient".

Die Nachlaßverwalter des SED-Regimes haben mit Traditionspflege, wie sie nach der Vereinigung das Deutsche Historische Museum betreibt, wenig im Sinn. Stasi-Mitarbeiter mauerten bei der Vorbereitung der Ausstellung, und die Vertriebsfirma Limex, besetzt mit Ex-Mitarbeitern aus dem Apparat des SED-Devisenbeschaffers Alexander Schalck-Golodkowski, lehnte es ab, dem Museum kostenlos ein paar bemalte Mauersegmente zu überlassen. Die geschäftstüchtigen Ex-Genossen verlangten 30 000 West-Mark.

Über die Bürgerrechtsbewegung organisierte Monika Haupt schließlich die Anlieferung einiger Exponate durch die ostdeutschen Grenztruppen: „Niemand soll später behaupten können, die DDR hätte es gar nicht gegeben."

Auch die Generalstaatsanwaltschaft blockte ab. Sie weigerte sich, den Historikern wichtiges Quellenmaterial aus Prozeßakten zu überlassen.

Was aus der erfolgreichen Fluchtausstellung (allein 2000 Besucher am Wochenende) wird, ist ungewiß. „Bei der Sammlung von Herrn Mielke", sagt Direktor Christoph Stölzl vom Deutschen Historischen Museum, neuer Hausherr im Zeughaus, „wissen wir noch nicht, wer der Rechtsnachfolger ist."

Nur das private Museum „Checkpoint Charlie" auf der Westseite der Mauer verfügt über eine ähnlich gut dokumentierende Sammlung von Fluchtfahrzeugen, deren Fahrer nach Westen durchgekommen waren. Museumsleiter Rainer Hildebrandt würde gern die „ganze Sammlung zusammen haben".

Dazu wird es nicht mehr kommen. Denn nach dem Rehabilitierungsgesetz können die verurteilten Republikflüchtlinge ihr Eigentum zurückfordern – Fluchtvehikel inklusive.

Abrüstung

Bis zum letzten Cent

Erstmals erscheint in Deutschland ein „Abrüstungsatlas" – mit bislang unbekannten Details über die US-Truppen in der Bundesrepublik.

Der Mainzer Innenminister Rudi Geil demonstrierte Unkenntnis. Als ihn letzten Monat im Landtag der Grünen-Abgeordnete Gernot Rotter fragte, welche Auswirkungen die Abrüstung und der damit verbundene Truppenrückzug der Amerikaner auf die Auftragslage deutscher Unternehmen hätten, antwortete der Christdemokrat: „Das weiß ich nicht, das habe ich auch nicht zu ergründen versucht."

Dem Minister, den die Grünen bisweilen „Rudi Ratlos" nennen, kann geholfen werden. Der Friedensforscher Burkhard Luber, 45, hat in einem „Abrüstungsatlas", der in Kürze erscheint, zum ersten Mal genaue Zahlen über amerikanische Liegenschaften und Pentagon-Aufträge an bundesdeutsche Unternehmen zusammengestellt*. „Nur so", schlußfolgert Luber, „können die wirtschaftlichen Folgen der Truppenreduzierung in ihren direkten lokalen Auswirkungen sichtbar gemacht werden."

Mit eben diesem Thema befassen sich seit Monaten zahlreiche Expertengruppen in den Bundesländern. Nahezu im Wochenturnus reisen Ministerpräsidenten und Länderminister in die USA, um von den Amerikanern exakte Zahlen über „das zu bekommen, was die hier haben und mit uns vorhaben", wie ein Mainzer Kabinettsmitglied sagt.

Nahezu alle Landespolitiker fürchten, daß zu den immensen Kosten der Wiedervereinigung große wirtschaftliche Einbußen kommen, wenn sich die Militärs als Verbraucher und Auftraggeber aus Deutschland zurückziehen.

Bei seinen Recherchen bezog sich Luber nicht etwa auf geheime Dossiers der US-Militärs, sondern auf offizielle Quellen des Pentagon. So geben U. S. Army und Air Force in regelmäßigen Abstän-

* Burkhard Luber: „Abrüstungsatlas. Chancen und Risiken des amerikanischen Truppenabzugs aus der BRD". Georg Olms Verlag, Hildesheim; 98 Seiten; 14,80 Mark.