

Familie aus der DDR an, mit ihm nach Hause zu fahren und in seinem Haus zu übernachten. Sie sind mit nichts als ihrem nackten Leben und einer Handvoll Wäsche für das Kind in den Westen gekommen.

Jürgen Glaser bittet die Männer im Tower um einen Kaffee und einen Weinbrand. Er schüttet beides zusammen, zum zweiten Mal an diesem Tag. »Auf die Freiheit«, sagt er und wischt sich die Tränen ab.

In dem Moment kommen zwei Uniformierte mit dem Aufnäher ZOLL in den Kontrollturm. Sie suchen nach den Neuankömmlingen aus dem Osten und fragen doch allen Ernstes: »Haben Sie was zu verzollen?«

Die Flugzeugwerft in der Küche

14. August 1961: In der Invalidenstraße in Berlin-Mitte steht ein Pkw Mercedes 170 aus Dresden in Fahrtrichtung Westberlin. Die seit gestern geschlossene Grenze quer über die Straße ist noch nicht zugemauert, sondern provisorisch mit Stacheldrahtrollen gesichert. Kampfgruppenangehörige mit umgehängtem Gewehr bewachen lustlos die Sektorengrenze.

Im Pkw sitzen der Student Gerhard Wagner, seine Verlobte Ingeburg Hallbauer mit ihrem Bruder und ihren Eltern. Sie wissen um die einmalige Chance zur Flucht. Mit dem schweren Wagen würden sie in den Stacheldraht rasen und – egal ob das Auto die Sperren durchbricht oder mitschleift – in Westberlin ankommen.

Vater Hallbauer startet den Motor und fragt:

»Soll ich jetzt Gas geben?«

Er legt den Gang ein. Plötzlich sagt seine Frau:

»Nein! Tu's nicht! Unsere Tochter Jutta ist nicht bei uns. Die lassen wir nicht allein in der Zone.«

Die Chance bleibt ungenutzt. Tage später sind alle Straßen von Ost nach Westberlin sowie an der ehemaligen grünen Grenze durch Gräben, Mauern und spanische Reiter getrennt.

Die Familie reist zurück nach Dresden. Gerhard Wagner heiratet Inge Hallbauer. Sie richten sich in der DDR ein. Beide sind sich aber einig: Unter den Kommunisten wollen sie nicht ewig leben. Bei der nächsten Gelegenheit fliehen sie. Wagner hat sein Studium an der TU Dresden, Fachrichtung Flugzeugkonstruktion, erfolgreich abgeschlossen. Doch in der DDR gibt es für ihn keine Perspektive als Flugzeugbauer, denn schon 1960 hatte die Volkskammer das Ende der DDR-Luftfahrtindustrie beschlossen. Weder Verkehrsmaschinen noch sonstige Flugzeuge wurden seitdem gebaut. Die lieferte jetzt die Sowjetunion. Eine offi-

zielle Begründung gab es nie. Insider vermuteten, dass sich Moskaus Statthalter in Ostberlin dem Druck der Sowjets hatten fügen müssen.

Luftfahrtingenieur Gerhard Wagner bleibt an der TU und promoviert auf dem Gebiet der Festigkeit von Verbundwerkstoffen. Seiner Leidenschaft, der Fliegerei, kann er nur noch auf dem Segelflugplatz in Riesa nachgehen. Er hat über 100 Flugstunden als Segelflieger absolviert und jahrelang bei der Entwicklung neuer Kunststoff-Segelflugzeuge mitgewirkt.

Doch nach dem Mauerbau zwingen Ulbrichts Handlanger auch die Sportflieger auf den Boden der sozialistischen Realität. Wegen der großen Fluchtgefahr werden mehr und mehr Sportflugplätze geschlossen. Organisatorisch unterstehen die Segelflieger nun der paramilitärischen Gesellschaft für Sport und Technik. Die Zeit des freien Fliegens ist vorbei.

Sportflugzeuge sind meist in einem abgeschlossenen Terrain gesichert. Besonders streng sind die Sicherheitsbestimmungen bei den wenigen Motorflugzeugen zum Trainieren und Schleppen. Nachts müssen Startbatterie und Luftschraube demontiert und samt dem dafür nötigen Werkzeug unter Verschluss gehalten werden. Die Hangars sind rund um die Uhr bewacht.

Nach 1961 entscheiden SED und MfS, wer überhaupt in einem Sportflugzeug aufsteigen darf. Gefördert werden junge Männer, die sich zur Offizierslaufbahn bei den DDR-Luftstreitkräften verpflichten. Andere Personen, sofern sie nicht unmittelbar mit der Flugausbildung zu tun haben, dürfen nicht mehr fliegen.

Gerhard Wagner will sich nicht zum Steigbügelhalter der DDR-Militärs machen lassen und hängt die Fliegerei nun an den Nagel. Er ist überzeugter Katholik. Von einer kommunistischen Diktatur hält er nichts. Er und seine Frau fühlen sich immer unwohler in der DDR, die jetzt mit Mauer, Schießbefehl und Minenfeldern die eigenen Leute wie Leibeigene behandelt. Wegen der zunehmenden Bespitzelung durch die Stasi trauen die Wagners niemandem mehr. Sie wollen raus.

Der Konflikt mit den DDR-Behörden spitzt sich zu, als die Mutter von Ingeburg Wagner, die Rentnerin Edith Hallbauer, im Jahre 1973

von einer Westreise nicht zurückkehrt. Wagners wollen den Umzug im Nachhinein legalisieren. Doch für die DDR-Behörden ist auch das Wegbleiben der alten Dame ein Fall von Republikflucht. Dementsprechend darf Ingeburg Wagner Jahre später ihre Mutter in der Bundesrepublik auch bei Krankheit nicht besuchen.

Familie Wagner ist sich einig: Bietet sich eine Gelegenheit, werden sie ohne Zögern dem SED-Staat den Rücken kehren. Das Überklettern der Mauer scheidet für sie jedoch aus. Sie haben inzwischen drei Söhne, deren Leben sie nicht aufs Spiel setzen wollen. Während der Ferien an der Ostsee suchen sie nach einer Fluchtmöglichkeit über das Meer. Der Familienvater sieht eine vage Chance im Bau eines U-Bootes. Doch von Schiffbau und Seefahrt versteht er nichts.

Gerhard Wagner hat Flugzeugbau studiert. Was liegt näher, als für seine Familie ein Flugzeug zu bauen und damit zu flüchten? Wie aber baut man ein Flugzeug, ohne dass jemand etwas erfährt? Weder engste Bekannte noch Verwandte dürfen auch nur einen Verdacht schöpfen. Jede für neugierige Blicke offene Werkstatt oder Garage scheidet aus. Der einzige Lebensraum, der Schutz vor Spitzeln verspricht, ist die Wohnung.

Wagners wohnen im ersten Stock eines Altstadthauses in der Kyawstraße 8 in Dresden-Kleinzschachwitz. Die Wohnung ist knapp 160 Quadratmeter groß. Davon nimmt allein die Küche 25 Quadratmeter Fläche ein.

Wie klein kann ein Fluchtflugzeug für eine fünfköpfige Familie gebaut werden? Wieviel Motorleistung muss der Flieger aufbringen, um unter ungünstigen Bedingungen auf einer Stoppelpiste genügend Schub für den Start zu erzeugen?

Der Ingenieur stellt überschlägige Berechnungen für eine extrem kleine, zweimotorige Propellermaschine an. Bei einem geschätzten Abfluggewicht von 580 Kilogramm ermittelt er eine Flügelspannweite von neun Metern als Minimum. Kann man ein solches Flugzeug in einer Wohnung zusammensetzen?

Er spricht mit seiner Frau. Sie vertraut seinem Wissen als Flugzeugkonstrukteur. Sie hat auch keine Angst um die Kinder, weiß sie doch:

In technischen Fragen ist ihr Mann ein Perfektionist. Wenn er ein Flugzeug berechnet und baut, dann fliegt es.

Mitte der 70er Jahre schließlich beginnt Gerhard Wagner mit den Entwürfen für das Fluchtflugzeug seiner Familie. Es soll eine zweimotorige Maschine werden, in der alle fünf Personen Platz finden. Wichtig ist, dass das Flugzeug unbemerkt von Nachbarn und ohne fremde Hilfe in der Wohnung gebaut werden kann. Wegen der Enge der Wohnung und der Notwendigkeit des späteren Transports im zerlegten Zustand auf einem Pkw-Anhänger darf kein Teil länger als vier Meter sein.

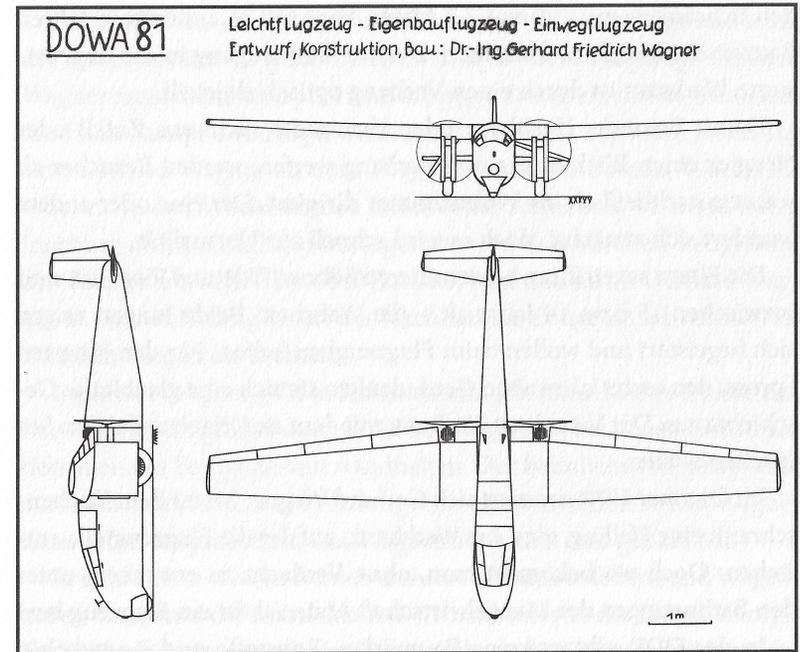
Im August 1979 hat Gerhard Wagner die aerodynamischen Entwürfe fertiggestellt. Der Konstrukteur nennt seine Maschine DOWA 81. DOWA steht für das in seinem Betrieb übliche Kürzel für Dr. Wagner. Die 81 markiert das geplante Jahr des Starts in die Freiheit.

Seine 5,85 Meter lange Maschine soll eine Flügelspannweite von neun Metern haben und bei einer Startgeschwindigkeit von 90 Stundenkilometern abheben. Das errechnete Fluggewicht von 580 Kilogramm, inklusive Kraftstoff und Handgepäck, erfordert eine Maschine mit Landeklappen. Die sind zwar technisch aufwendiger zu bauen als starre Tragflächen, doch dank der Landeklappen, die den Auftrieb erhöhen, kann er ein Flugzeug mit relativ kleiner Tragfläche und auch kleiner Motorleistung bauen.

Als Antriebsmotoren favorisiert Gerhard Wagner Zweitakt-Motorradmaschinen der in der DDR gängigen MZ 250-2. Diese lassen sich unauffällig durch Kauf gebrauchter Motorräder beschaffen. Die einfachen und robusten Maschinen entwickeln bei 5400 Umdrehungen in der Minute eine maximale Leistung von 19 PS.

In Relation zum Abfluggewicht der Maschine inklusive fünf Personen ist das wenig Leistung. Der Flugzeugbauer wendet darum einen konstruktiven Trick aus der Kinderzeit des Motorflugs an, als es noch keine leichten Motoren mit großer Leistung gab. Er positioniert die Propeller nicht vor, sondern hinter den Tragflächen. Sie arbeiten dann als Druckschrauben und haben einen höheren Wirkungsgrad.

Motor und Fahrwerk bilden jeweils eine sogenannte Gondel, die er unter beide Flügel hängt. Aus Sicherheitsgründen liegen sie außerhalb



Im heimischen Wohnzimmer entwarf der Luftfahrtingenieur Gerhard Wagner eine zweimotorige Maschine, mit der die fünfköpfige Familie in die Freiheit fliegen sollte.

des Rumpfes. Zusätzlich plant der Flugzeugbauer große Motorrad-schalldämpfer ein, um das Unternehmen nicht durch verräterischen Lärm zu gefährden.

Gerhard Wagner hat als Einziger der Familie Flugerfahrungen. Allerdings nur im Segelflug. Doch er traut es sich zu, ein von ihm selbst entwickeltes Motorflugzeug zu fliegen. Er wird in der Maschine vorn sitzen und sie steuern. Frau und drei Kinder sollen hinter ihm Platz finden.

Im September 1979 beginnt die Familie mit dem Bau des Flugzeugs. Dazu räumen Ingeburg und Gerhard Wagner die Küche um. Eine Wand aus Küchenschränken teilt jetzt den Raum in eine zugängliche Küche und eine dahinter versteckt liegende Flugzeugwerft. Die Werft hinter

den Schränken misst 4 mal 2,5 Meter. Hier soll in anderthalb Jahren Bauzeit die Maschine entstehen. Der schmale Zugang in die improvisierte Werkstatt ist durch einen Vorhang optisch abgeteilt.

Damit Freunde, Nachbarn oder Verwandte nicht aus Zufall oder Neugier einen Blick hinter den Vorhang werfen, werden Besucher ab sofort ausschließlich ins Wohnzimmer dirigiert. Der eine oder andere wundert sich zunächst, doch es wird schnell zur Normalität.

Die Eltern sagen ihren beiden älteren Söhnen Udo und Jörg – sie sind inzwischen 15 bzw. 14 Jahre alt – die Wahrheit. Beide Jungen zeigen sich begeistert und wollen beim Flugzeugbau helfen. Für den jüngsten Spross, den sechs Jahre alten Gerd, denken sie sich eine glaubhafte Geschichte aus: Der Vater baut ein Boot, mit dem sie Urlaub auf einem See machen wollen.

Im Oktober 1979 zimmert sich Gerhard Wagner hinter dem Küchenschrank eine Helling, eine Art Werkbank, auf der die Flugzeugteile entstehen. Doch wo bekommt man, ohne Verdacht zu erwecken, unter den Bedingungen der Mangelwirtschaft Material für ein Flugzeug her?

In der DDR gibt es keine Baumärkte. Rohstoffe und Bauzubehör nahezu jeder Art gelten als Mangelware und sind – wenn überhaupt – nur in kleinen Mengen zu bekommen. Flugzeugkonstrukteur Wagner klappert mit seinem Pkw Dacia die sogenannten Bastlerläden im Bezirk Dresden ab. In einem entdeckt er 0,6 Millimeter starkes Birken-sperrholz und Balsa, in einem anderen Alu-Blech und Plexiglas und wieder anderswo Polyester – alles Baumaterialien für einen Flieger.

Um nicht aufzufallen oder unangenehme Fragen beantworten zu müssen, kauft er an verschiedenen Orten in Sachsen insgesamt 20 Quadratmeter Sperrholz, ein viertel Kubikmeter Balsa und über 20 Kilogramm Polyesterharz. Die fehlende Glasseide, um glasfaserverstärkten Kunststoff laminieren zu können, bringt die Schwiegermutter aus dem Westen mit.

Die alte Dame wird in groben Zügen in den Fluchtplan eingeweiht und beschafft außerdem Schwenklager für Höhen- und Seitenruder aus hochwertigem Material. Unter anderem kauft sie im Westen auch die notwendigen Laubsägeblätter, um Alu-Bleche zu trennen.

Beginnend mit der Adventszeit des Jahres 1979, baut, sägt und leimt der Familienvater in jeder freien Stunde an dem Flugzeug. Gerhard Wagner muss dabei leise per Hand arbeiten. Das Spantenskelett entsteht aus Holz. Rumpf und Flügel werden mit Sperrholz beplankt. Jeden Tag sitzt Gerhard Wagner an dem Flieger, Stunde für Stunde, Woche für Woche. An den Wochenenden helfen seine Söhne mit, während ihnen Ingeburg durch alltägliche Besorgungen und Essenkochen weitgehend den Rücken frei hält. Über 3000 Stunden baut und tüftelt Gerhard Wagner auf seiner Helling hinter der Küchenzeile. Er hat ein lohnenswertes Ziel: den Flug in die Freiheit.

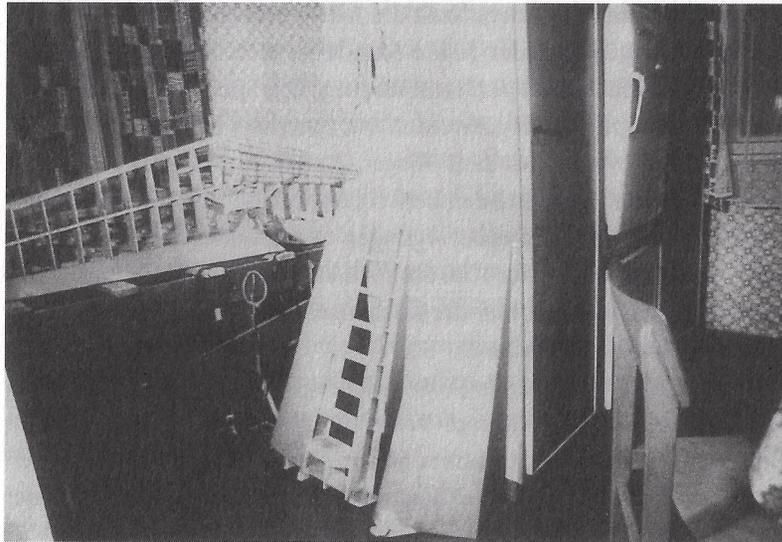
Ingenieur Wagner geht in Sicherheitsfragen keine Kompromisse ein. Die wichtige Tragflügel-Rumpf-Verbindung muss bei neuen Konstruktionen einem Festigkeitstest standhalten. Der heimliche Flugzeugbauer darf kein Luftfahrtamt um Prüfung seiner Konstruktion bitten. Wagner muss selbst ausprobieren, was Wagner berechnet und gebaut hat.

Er leiht sich in seinem Betrieb mehrere Schraubenfedern und Wagenheber. Er spannt die Maschine fest ein und belastet die Flügel-Rumpf-Verbindung, indem er mit den Wagenhebern die Schraubenfedern, deren Druckkraft er kennt, gegen die Flügel presst. Bis zu einer Belastung von 1400 Kilogramm treibt er das Experiment. Das ist das 2,4-Fache der zu tragenden Last. Die Statik seiner Konstruktion scheint zu stimmen.

Bei der Montage der Motoren hilft Sohn Udo. Sie kaufen für 4500 Mark zwei gebrauchte Motorräder, bauen die Maschinen aus und demontieren beide Getriebe. Die Kurbelwellen sollen direkt auf die Luftschrauben wirken.

Bei einer zweimotorigen Maschine ist es aerodynamisch günstiger, wenn die Motoren gegenläufig drehen. Dann braucht der Pilot nicht durch Gegensteuern den Seitendrall auszugleichen. Sohn Udo gelingt es, durch Manipulationen an Lichtmaschine und Unterbrecherplatte einen MZ-Motor zum Linksläufer umzupolen.

In der für ihn typischen Präzision entwickelt und baut Gerhard Wagner die Luftschrauben für die DOWA 81. In seinen Aufzeichnungen dazu steht: »Starre Luftschrauben, 2-blättrig, 1 m Durchmesser, Auslegung nach v. Doepp, Kontrollrechnungen nach Weinig, Unterlagen



Die Flugzeugwerft der Wagners war hinter einer künstlichen Wand aus Schränken in der Küche verborgen.

der deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt Berlin Adlershof 1934, hergestellt auf spezieller Helling im Handauflegeverfahren mit Rovings und Polyesterharz Buna, max. Breite 60 mm, außen Profildicke 3 mm, poliert, Göttinger Profil, Duralnabe mit Umschlingungszapfen für Rovings, ausgewuchtet statisch nach Verfahren der deutschen Flugpioniere um 1930 mit Genauigkeit von etwa 1 g auf 50 mm von Achse, Probelauf mit Flügelspitzen-geschwindigkeit nahe Schallgeschwindigkeit.«

Die fertigen Triebwerke müssen dahingehend geprüft werden, ob sie die theoretisch ermittelten Parameter auch erfüllen. Wieder hat Wagner zu testen, was Wagner baute. Dazu entwickeln Vater Gerhard und Sohn Udo eine Versuchsanordnung, bei der sie auf einem abgelegenen Motocross-Gelände bei Dresden das Triebwerk auf einen Anhänger montieren. Zwischen Pkw und Hängerkupplung befestigen sie eine Federwaage. Sie werfen das Triebwerk mit der Hand an und geben Vollgas. Mit der Federwaage können sie so den Schub messen, den ihre

Luftschraube entwickelt. Die Versuche verlaufen erfolgreich, der Konstrukteur nickt zufrieden.

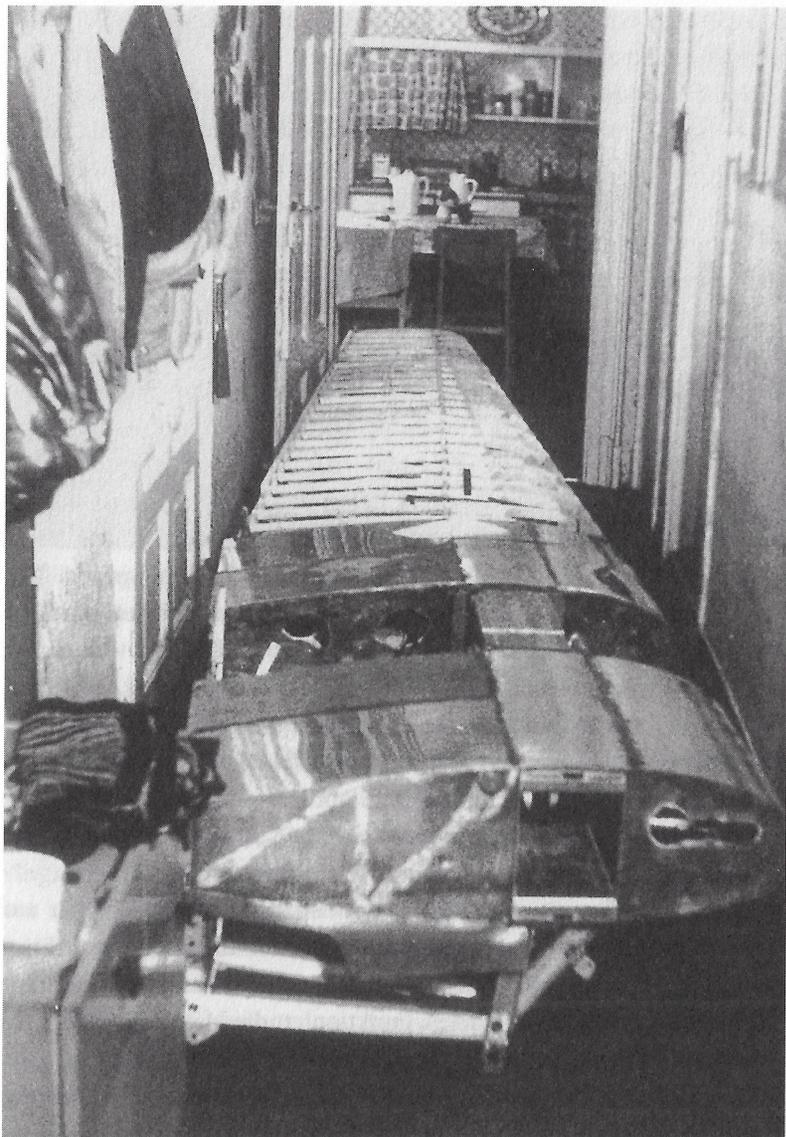
Nun fehlen der DOWA 81 nur noch einige wichtige Navigationsinstrumente. Gerhard Wagner besorgt sich auf dem Schwarzmarkt einen Höhenmesser. Die Schwiegermutter aus dem Westen schmuggelt einen Kompass nach Dresden. Und aus einer Barometerdose bastelt der Flugzeugkonstrukteur mit der Präzisionsarbeit eines Uhrmachers ein Instrument zur Messung der Fluggeschwindigkeit.

570 Tage Arbeit liegen hinter Gerhard Wagner, aber auch 570 Tage höchster Gefahr. So perfekt wie er sein Flugzeug baute, so perfekt funktionierte auch die Konspiration innerhalb der Familie. Die Maschine steht in Einzelteile zerlegt hinter der Küchenwand. Alle Aspekte der Flugsicherheit sind bedacht. Alle Material- und Festigkeitsproben hat das kleine technische Wunderwerk bestanden. Die Familie ist sich sicher, dass sie der kleine Flieger bald in die Freiheit trägt.

Jetzt muss noch ein geeigneter Startplatz gefunden werden. Die Familie entscheidet sich für einen stillgelegten Braunkohletagebau in Nonnewitz bei Leipzig. Das ehemalige Betriebsgelände ist weit genug von allen Wohngebieten und öffentlichen Straßen entfernt. In einem verwaisten Fabrikgebäude können sie das Flugzeug in Ruhe montieren. Als Startpiste wählt der Luftfahrtingenieur das Gleisbett der ehemaligen Grubenbahn. Die Gleise sind seit Jahren demontiert, das Gelände ist renaturiert. Ein mit Gras überwuchertes Kiesbett führt 600 Meter exakt geradeaus.

Wagners wollen an einem Samstagabend den zerlegten Flieger auf dem Pkw-Anhänger zum Tagebau transportieren und in der Nacht zum Sonntag montieren. Im ersten Morgenlicht will der Familienvater dann allein zu einem Probeflug starten. Funktioniert die Maschine, will er die Familie einladen und zum Flug in die Freiheit abheben.

Unterhalb des Bereichs, der vom Radar der Luftraumüberwachung erfasst werden kann, will er zum nahen Hermsdorfer Kreuz fliegen und dann der Autobahn nach Süden folgen. Nach einer halben Stunde soll die DOWA 81 bei Hof die Grenze überfliegen und auf einer Wiese landen. Geplanter Starttag ist der 26. Juli 1981.



In Wagners Dresdner Wohnung wurde eine der heimlich in der Küche gebauten Tragflächen zum Abtransport bereitgestellt.

Einen Mann wie Gerhard Wagner hätte man in einem anderen Land möglicherweise als Pionier der Luftfahrt gefeiert. Jedoch nicht in der DDR. Am 15. Juli 1981, also zehn Tage vor dem anvisierten Flugtag, kommt es zu einem denkwürdigen Zwischenfall. Eine Gruppe junger Männer, bekleidet mit blauen Arbeitsjacken, klingelt im Haus Kyawstraße 8. Sie sagen nett, aber bestimmt: »Im Haus ist eine Gasleitung kaputt. Alle Bewohner müssen raus! Aus Sicherheitsgründen!«

Nach einer Stunde dürfen sie das Haus wieder betreten. Familie Wagner fällt auf, dass es viele Gasmänner waren und dass sie sich lange im Haus aufhielten und am Ende doch nichts repariert haben. Wagners hoffen, dass die Handwerker nichts Verdächtiges in ihrer Wohnung bemerkt haben.

Am Donnerstag, dem 23. Juli 1981, informiert Gerhard Wagner seine Schwiegermutter Edith Hallbauer in Westdeutschland über den geplanten Flugtag. Er wählt eine vorab mündlich vereinbarte Formel im Telegramm: »Lotte kommt am 26. Juli.« Der Name »Lotte« steht für das Flugzeug. Das Datum sagt, wann die Maschine in den Morgenstunden bei Hof landen soll. Wagner wählt den Namen »Lotte«, weil seine Mutter so heißt. Sie ist Rentnerin und darf reisen. Der Flugzeugbauer geht davon aus, dass die Stasi jedes Telegramm liest. Aus dem Text, glaubt er, kann das MfS jedoch keine Rückschlüsse auf die Fluchtpläne ziehen.

Gerhard und Ingeburg Wagner reichen zwei Wochen Urlaub ein. Die Kinder haben Ferien. Wie üblich müssen Berufstätige auf dem Urlaubsschein das Reiseziel angeben. Sie tragen ein: Camping am Lipno-Stausee in der ČSSR. Als Familie Wagner verschiedene Gegenstände in die Garage trägt und offensichtlich Reisevorbereitungen trifft, fragen die Nachbarn, wo es hingehen solle. »An den Lipno-Stausee«, antwortet Ingeburg, »wie üblich mit dem Klappfix, unserem Campinganhänger. Die Kinder freuen sich drauf.«

Am Freitagabend, dem 24. Juli 1981, tragen Gerhard Wagner und seine Söhne Udo und Jörg im Schutz der Dunkelheit Teile des Flugzeugs in die Garage. Um bei Nachbarn keinen Verdacht aufkommen zu lassen, bleiben Rumpf-Mittelteil und Flügel noch in der Wohnung.

Diese großen Teile werden erst Samstagabend verladen. In der Nacht zum Sonntag wollen die Wagners zum Tagebau fahren. Der Start ist für diesen Sonntagmorgen um 4 Uhr geplant.

Der Einzige der Familie, der nichts vom geplanten Flug weiß, ist der jüngste Sohn Gerd. Er ist der festen Überzeugung, sein Vater habe in der Küche ein Boot gebaut. Sollte er Freunden etwas gesagt haben, deckt es sich so mit den Aussagen der Eltern.

Das Ehepaar Wagner und die beiden großen Söhne treffen an diesem Freitagabend bis lange nach Mitternacht Vorbereitungen zur Flucht. Ingeburg Wagner hat die Fenster der Wohnung verhängt, damit niemand sehen kann, dass dort Flugzeugteile stehen. Als sie spät abends eine Tasche zur Garage trägt, hört sie Pfiffe und sieht mehrere Männer in der Nähe des Grundstücks.

Samstag, 25. Juli 1981, morgens um 7 Uhr. Dresden liegt noch im Schlaf. Bei Familie Wagner schrillt die Wohnungsklingel. Ingeburg Wagner sieht aus dem Badezimmerfenster. Unten stehen vier Männer. Sie findet das nicht außergewöhnlich, denn auf dem Hausdach wird zur Zeit einiges repariert, und sie ließ schon öfter Handwerker herein.

»Bitte öffnen sie die Haustür!« sagt einer der Männer.

»Gehören sie zu den Handwerkern, die das Dach machen?«

»Ja, ja. Machen sie mal die Tür auf!«

Ingeburg Wagner geht im Bademantel nach unten. Die Männer gehen neben ihr eine Etage nach oben. Doch sie gehen nicht weiter zum Dach. Als Frau Wagner die Wohnungstür öffnet, klappt einer seinen Ausweis auf: »Staatssicherheit. Wir wollen zu Ihnen!«

Die Stasi-Männer betreten mit ihr die Wohnung. Ingeburg weckt ihren Mann, der noch im Bett liegt. Ein Mann folgt ihr: »Herr Wagner. Ziehen Sie sich an. Sie kommen mit!«

Gerhard Wagner öffnet die Kinderzimmertür und weckt seine drei Jungen. Der Vater weiß, dass er sie lange Zeit nicht mehr sehen wird. Seine Abschiedsworte: »Wir sagen die Wahrheit. Wir haben nichts zu verbergen. Wir wollen nach dem Westen.« Der Familienvater wird von zwei Stasi-Männern abgeführt. Der kleine Gerd kommentiert: »Mutti, da ist doch der Gasmann von neulich.«

Minuten später holen sie nacheinander den 17-jährigen Udo und den 16-jährigen Jörg aus dem Bett und nehmen sie mit.

Mutter Ingeburg nimmt den siebenjährigen Gerd, der von allem nichts ahnt, auf den Arm und drückt ihm ein Kuscheltier in die Hand. Als Letzte wird sie mit dem Kind geholt. Sie wird in die Stasi-U-Haft Bautzener Straße verfrachtet. Dort sagt ihr ein junger Stasi-Mann: »So, und jetzt verabschieden Sie sich von Ihrem Kind.« Der ahnungslose Junge schreit: »Mami, Mami!« Sie entreißen ihn der Mutter. Später stecken sie ihn in ein Heim. Für Ingeburg Wagner ist das der schlimmste Augenblick ihres Lebens.

Jedes Familienmitglied wird in eine separate Zelle gesperrt und einzeln vernommen. Herr und Frau Wagner sowie die beiden älteren Jungen erklären freiweg, dass sie ein Flugzeug gebaut haben, um in die Freiheit zu fliehen. Doch die Vernehmer glauben ihnen nicht.

Nach zwei Tagen U-Haft wird Gerhard Wagner unter Bewachung auf einen Hof, der zum Stasi-Objekt Bautzener Straße gehört, geführt. Man öffnet die Tür einer großen Lkw-Garage. Darin liegen alle Teile seiner DOWA 81. Der Garagenkomplex wird von Männern mit umgehängter MPi gesichert. Einer von ihnen nimmt Flugzeugkonstrukteur Wagner die Handschellen ab. Ein junger Offizier befiehlt ihm, nun das Flugzeug zusammenzubauen. Als Assistenten werden Wagner zwei ihm unbekannte Flugzeugmechaniker zugewiesen.

Drei Stunden später steht die DOWA 81 fertig montiert auf dem Stasi-Hof. Nur die Motoren fehlen. Gerhard Wagner erklärt, dass dafür sein Sohn zuständig sei, der auch mehr davon verstehe. Der Flugzeugkonstrukteur wird wieder in Handschellen gelegt und in seine Zelle gesperrt.

Am nächsten Tag bringt man seinen Sohn Udo zur selben Garage. Er soll die Motoren am Flugzeug befestigen. Die Maschine solle danach funktionstüchtig sein. Er erklärt, wie die Triebwerke per Hand angerissen und aus dem Cockpit gesteuert werden. Nach zwei Stunden wird Udo in Handschellen wieder abgeführt.

Das Ministerium für Staatssicherheit beauftragt die Staatliche Luftfahrtinspektion der DDR, eine Untersuchung über die Flugtauglichkeit



Ingeburg und Gerhard Wagner sind auch im Westen ihrem Hobby, der Fliegerei, treu geblieben (oben). Die DOWA 81 ist heute im Deutschen Museum München zu besichtigen (unten).

der DOWA 81 anzustellen. Die ostdeutschen Luftfahrtexperten, zum Teil ehemalige Studienkollegen von Gerhard Wagner, untersuchen die Maschine auf Herz und Nieren. In einem detaillierten Gutachten bescheinigen sie dem MfS: »Die Flugtauglichkeit des Luftfahrzeuges ist gegeben.«

Die DOWA 81 wird daraufhin zum MfS nach Berlin transportiert. Dort schmückt sie fortan die Trophäensammlung von Stasi-Minister Mielke.

Am 23. Dezember 1981, einen Tag vor Heiligabend, sieht sich die Familie ein letztes Mal in Handschellen. Vor dem Kreisgericht Dresden-Ost werden sie unter Ausschluss der Öffentlichkeit verurteilt. Die Staatsanwältin wirft dem Ehepaar Wagner schwere Verbrechen gemäß Paragraph 213, Vorbereitungen zum ungesetzlichen Grenzübertritt, vor.

Der Vorsitzende Richter und Direktor des Kreisgerichtes verurteilt die Familie zu insgesamt zwölf Jahren Freiheitsentzug. Davon entfallen auf Vater Gerhard Wagner sechs Jahre, auf Mutter Ingeburg dreieinhalb Jahre sowie auf die minderjährigen Kinder Udo und Jörg eineinhalb bzw. ein Jahr Gefängnis.

Das Flugzeug, alle Konstruktionsunterlagen und sämtliche Literatur über Flugzeugbau werden eingezogen. Auch der Pkw Dacia, der Klappfix-Anhänger sowie alle Werkzeuge und sonstigen Gegenstände, die in irgendeiner Weise mit dem Flugzeugbau in Zusammenhang gebracht werden können, werden beschlagnahmt.

Familienvater Gerhard Wagner wird nach der Verurteilung in die berüchtigte Strafvollzugseinrichtung Brandenburg verlegt. Im selben Gefängnis hatte unter den Nationalsozialisten der Jungkommunist Erich Honecker eingesessen. Als Staatschef der DDR lässt er jetzt die Republikflüchtlinge mit Schwerverbrechern, vorzugsweise mit zu »lebenslanglich« verurteilten Mördern, zusammenlegen.

Ingeburg Wagner wird von der Stasi-U-Haft Dresden in die Strafvollzugseinheit Hoheneck, das gefürchtete DDR-Frauenzuchthaus in Stollberg, verbracht. Die Kinder Udo und Jörg werden in die Jugendstrafvollzugsanstalt Halle / Saale verlegt. Sie sind zwar räumlich voneinander getrennt. Es gelingt ihnen jedoch, sich über Kassiber zu verständigen.

Dank des Engagements der deutschen Bundesregierung sowie des österreichischen Bundespräsidenten Rudolf Kirchschläger wird Familie Wagner ein Jahr später freigekauft. Am 14. Juli 1982 reisen Gerhard und Ingeburg Wagner gemeinsam mit ihren Söhnen Udo und Jörg, begleitet von Rechtsanwalt Vogel, über Herleshausen in die Bundesrepublik Deutschland. Fünf Monate später darf auch der kleine Gerd zu seinen Eltern ausreisen.

Nach dem Mauerfall wagt die Familie den Blick in ihre Akten bei der Gauck-Behörde: Die Wagners nehmen mit Erschütterung zur Kenntnis, dass ein naher Verwandter, der nicht mehr als einen vagen Verdacht hatte, in vorauseilendem Gehorsam für die Stasi spitzelte und die eigene Familie hinter Gitter brachte. Es war jener Verwandte, der am 14. August 1961 in der Berliner Invalidenstraße mit in dem Mercedes gesessen hatte und fast mit nach Westberlin geflohen wäre.

Anfang 1991 erfährt Gerhard Wagner durch Zufall aus der Presse von der Stasi-Sammlung ehemaliger Fluchtfahrzeuge an der Hochschule des MfS in Potsdam. Auch ein richtiges Flugzeug sei dort ausgestellt. Er denkt sofort, dass es sich dabei nur um seine eigene Entwicklung handeln kann, reist nach Potsdam und findet dort seine DOWA 81. Heute steht das vermutlich kleinste Flugzeug für fünf Personen, das jemals gebaut wurde, im Deutschen Museum in München.

Mit 20 Tonnen durch die Sperranlagen

Ende Juni 1986 hat Hans-Joachim Pofahl aus Berlin ein Schlüsselerlebnis: Der 33-jährige Kraftfahrer und Disponent im VEB Autotrans Berlin bekommt Verwandtenbesuch aus Frankfurt (Oder). Sein Neffe hat ein paar Westmark, die er im Intershop in der Friedrichstraße / Ecke Leipziger Straße ausgeben will. Der jugendliche Besucher aus dem Osten der Republik weiß natürlich nicht, was er für das wenige Geld, das er seit Monaten hütet, kaufen soll.

Nach Verlassen des Ladens sagt er spontan zu seinem Onkel: »Jetzt zeig mir mal den Checkpoint Charlie.« Hans-Joachim Pofahl, der seit zehn Jahren in Berlin wohnt und als Lkw-Fahrer den Ostteil der Stadt gut kennt, kam noch nie auf den Gedanken, sich den Grenzübergang aus der Nähe anzusehen.

Gemeinsam mit dem Neffen schlendert er auf der Friedrichstraße von der Ecke Leipziger Straße in Richtung Süden. Etwa 200 Meter vor ihnen beginnen die Sperranlagen des Grenzübergangs nach Westberlin. Es ist ein lauer Sommerabend. Hans-Joachim Pofahl zündet sich eine Zigarette an. Auf der Straße ist es still. Nur ein Pkw mit Westberliner Kennzeichen fährt an den zwei Fußgängern vorbei.

Die Zigarette ist gerade halb aufgeraucht, da stehen sie schon vor der ersten Schranke. Hier ist für gewöhnliche DDR-Bürger die Welt zu Ende. Der vordere Posten, ein Unteroffizier mit Pistole am Gürtel, ist aus seinem Häuschen getreten und bäugt die zwei Männer misstrauisch. Er erkennt sofort, dass es zwei DDR-Bürger sind, die hier nichts verloren haben. Um den Grenzposten nicht zu provozieren, gehen die Männer einige Schritte zurück, beobachten aber, wie das eine Auto die Abfertigung nach Westberlin passiert.

Nach der ersten Vorkontrolle an der Schranke ist die gradeaus nach Westberlin führende Spur durch armdicke Stahlbügel versperrt.