die nicht sofort bei Freunden oder Verwandten unterkommen, fährt er zum zentralen Aufnahmelager nach Gießen. Dort gibt es eine ergreifende Wiedersehensszene: Unter Tränen liegen sich Dirk Deckert und Karsten Klünder in den Armen.

Karsten und Dirk leben heute mit ihren Familien in Süddeutschland und surfen noch immer, wenn es ihnen die Zeit erlaubt.

Flug über die Mauer

»Werden wir erwischt, stecken sie uns mindestens 15 Jahre in den Knast.« Ingo Bethke zündet sich eine Zigarette an. Es ist der 26. Mai 1989, 2 Uhr morgens. Gemeinsam mit Bruder Holger hat er sich im Schutz der Nacht am Rande des Sportplatzes Britzer Mühle in Westberlin versteckt. Neben ihnen stehen zwei Leichtflugzeuge mit militärischem Tarnanstrich und sowjetischem Hoheitszeichen.

Der jüngere Bruder Holger antwortet nicht, steckt sich ebenfalls eine Zigarette an. Weiß er doch genau, was sie in wenigen Stunden riskieren. Er und sein Bruder stehen in der DDR als Verbrecher auf der Fahndungsliste. Für ihre Jahre zurückliegenden Grenzdurchbrüche wurden sie nie amnestiert. Hätte die DDR-Justiz eine Gelegenheit, sie festnehmen zu lassen, müssten sie noch heute hinter Gitter.

In geduckter Haltung und mit Hilfe einer abgedunkelten Taschenlampe kontrolliert Holger die Seilzüge beider Flugzeuge. Heute darf nichts schiefgehen. Honecker und Mielke hätten hämische Freude an dem Prozess: mehrfacher Grenzdurchbruch in schwerem Fall, Verletzung alliierten Luftraums, Menschenraub, Spionage und Landesverrat. Bloß nicht daran denken.

Holger setzt sich zu seinem Bruder unter den Flieger und lehnt sich mit dem Rücken ans Rad. Wann wird es endlich hell? Ihnen ist kalt. Sie sollten etwas schlafen. Doch sie können kein Auge zumachen. Bei jedem Geräusch horchen sie auf, aus Angst, entdeckt zu werden. Entdeckt zu werden von der Westberliner Polizei, die die startbereiten Maschinen den Alliierten melden müsste. Würden die Amerikaner davon Wind bekommen, wäre alles vorbei. Sportflugzeuge in Westberlin sind streng verboten.

Darum haben die Brüder nachts das Tor des Sportplatzes geknackt, im Dunkeln die zwei zerlegten Flieger vom Lkw geladen, den Laster

weggefahren und die Kette am Tor wieder verschlossen. In zwei Stunden montierten sie zwei Flugzeuge. Nahezu ohne Licht. Ohne jedes Geräusch. Jeder Handgriff wurde zigmal geübt. Nun sind die Maschinen startklar.

Mit den zwei Ultraleicht-Flugzeugen wollen sie im Morgengrauen über den Todesstreifen fliegen: nach Ostberlin. Eine Maschine soll für Sekunden landen und ihren dritten Bruder, Egbert, aufnehmen. Sie wollen ihn rausholen, nach Westberlin, in die Freiheit.

Im ersten Morgenlicht, in knapp drei Stunden, soll es passieren. Einen derart dreisten Anschlag gegen den DDR-Luftraum gab es noch nie. Während Ingo in den Himmel über Berlin starrt und auf das Licht des neuen Tages wartet, denkt er zurück, wie alles begann …

Als Jugendlicher, mit 16, zog es ihn in die Welt. Vor allem nach England, ins Land der Beatles. Er konnte den FDJ-Mief nicht länger ertragen. Ingo wollte weg, in ein freies Land. Bei der Musterung zum Wehrdienst verpflichtete er sich für drei Jahre zur NVA und äußerte den Wunsch, seinen »Ehrendienst« an der Westgrenze absolvieren zu dürfen. Auge in Auge mit dem Klassenfeind. Die Genossen klopften dem jungen Mann mit dem vermeintlich knallharten Klassenstandpunkt auf die Schulter und schickten ihn zur DDR-Staatsgrenze an die Elbe.

Als Ingo alles wusste, was er wissen wollte, ließ er den Schlendrian raushängen, wurde degradiert und nach 18 Monaten wegen Unzuverlässigkeit in Unehren entlassen. In Uniform wollte er nicht fliehen. Einerseits konnte er nicht wissen, wie der jeweils zweite Mann der Grenzstreife reagieren würde. Er wollte nie vor der Alternative stehen: schießen oder erschossen werden. Andererseits wurden Fahnenflüchtige von der DDR nicht amnestiert. Er hätte also seine Eltern mit Sicherheit nie wiedersehen können.

Kaum hatte Ingo die Uniform abgelegt, bewegte er sich wieder in Richtung Grenze. Das war im Mai 1975. Diesmal ging er nicht zum Dienst, sondern kroch auf allen Vieren durch die Nacht. Er robbte über ein Minenfeld, kletterte über Stacheldrahtzäune und erreichte die Elbe. Mit einer Luftmatratze überquerte er ungesehen den Fluss.

Nach Ingos Flucht wurde sein jüngster Bruder Holger permanent von der Staatssicherheit umworben. Doch Holger wollte nicht als Handlanger für die Stasi arbeiten. Das MfS stellte ihn beruflich auf ein Abstellgleis. Holger hatte immer weniger Lust, in einem Land zu leben, in dem Denunzianten Karriere machen und anderen Steine in den Weg legen konnten. Außerdem wollte auch er frei reisen.

Die Flucht seines Bruders Ingo lag Jahre zurück und war in dieser Form nicht zu wiederholen. Honecker hatte die deutsch-deutsche Grenze festungsartig ausbauen lassen. Ingo musste Fluchthilfe aus dem Westen leisten. Der ältere Bruder ließ von einer Rentnerin ein Funkgerät nach Ostberlin schmuggeln. Bruder Holger trainierte mit einem Freund am Stadtrand von Ostberlin Armbrust-Schießen.

Im März 1983 schossen sie nachts einen Pfeil mit einer dünnen Leine vom Bodenfenster eines Grenzhauses in Berlin-Treptow nach Neukölln in Westberlin. Mit Ingos Hilfe aus dem Westen zogen sie ein Stahlseil über die Mauer. Holger und sein Freund hängten Rollen ans Seil. Unbemerkt fuhren sie mit dieser Seilbahn über den Todeszaun.

Glücklich im Westen angekommen, zog Holger zu Ingo nach Köln. Gemeinsam betrieben sie die Szene-Kneipe »Al Capone«. Jetzt fehlte nur noch Bruder Egbert. Dieser war lange unentschlossen. Die Idee, ihn nachzuholen, war Ingo und Holger gekommen, als ihnen im Jahr 1984 zufällig ein »Playboy« in die Hände fiel. Da wurde mit einem Foto ein kleiner Zwei-Mann-Helikopter vorgestellt. Holger spontan: »Wir holen Ecki mit dem Hubschrauber raus.«

Sie schickten den Freund Peter Jende aus Köln zu Bruder Egbert nach Ostberlin. »Willst du dich von deinen Brüdern rausfliegen lassen?« fragte der Freund aus Köln. Egbert sagte spontan: »Ja!« Und nach einer kurzen Denkpause: »Aber meine Brüder können doch gar nicht fliegen.«

Ingo und Holger fuhren im Jahr darauf zur Messe nach Hannover, um Kontakt mit dem Hubschrauber-Hersteller aufzunehmen. Doch der hatte nur einen Prototyp ausgestellt, der noch nie geflogen war. Und es stand in den Sternen, ob der Mini-Hubschrauber je abheben würde. Enttäuscht ließen Ingo und Holger die Idee fallen.

Wieder mischte der Zufall die Karten. Im Sommer 1985 beobachte-

ten die Brüder in Valenciennes, Frankreich, wie ein deutscher Sportflieger-Club Flugdrachen und Mini-Flugzeuge startete. Alles sah spielend leicht aus. Und die kleinen Flugzeuge brauchten nicht mal eine Betonpiste zum Abheben. Eine Wiese reichte völlig aus.

Daraufhin reisten Ingo und Holger 1986 nach Aidlingen in Baden-Württemberg und besuchten die Firma Comco-Ikarus, einen Hersteller von Ultraleicht-Flugzeugen. Geschäftsführer Rolf Lieb wollte wissen, warum jeder der beiden ein Flugzeug kaufen wolle. Beide konnten doch nicht fliegen. Ingo und Holger weihten ihn ein.

Firmenchef Lieb war beeindruckt von den geheimen Plänen der Brüder Bethke: »Die Kommunisten können Mauern bauen, so hoch sie wollen; die Menschen werden sie immer überwinden.« Der Flugzeugbauer ermahnte sie jedoch: »Ihr müsst fliegen können wie Buschpiloten in Afrika!«

Trotz aller Warnungen kauften die Brüder 1987 ein UL-Flugzeug vom Typ »Ikarus VOX II« für 24000 DM. Der kleine, offene Zweisitzer wird von einem 37 PS starken Zweizylinder-Zweitakt-Reihenmotor Bombardier Rotax angetrieben. Er kann mit einer Nutzlast von etwa 200 Kilogramm abheben, braucht dazu aber eine 80 Meter lange und ebene Startbahn. Das könnte, bei einer illegalen Landung jenseits des Todesstreifens, tragische Folgen haben. Auf Empfehlung des Herstellers legten sie noch 3000 DM drauf und tauschten den Serienmotor gegen eine 64-PS-Maschine des gleichen Typs. Dadurch verkürzt sich die Länge der Startbahn auf etwa 50 Meter.

Die Brüder Bethke schmiedeten folgenden Plan: Sie fliegen mit je einem Flugzeug über die Grenze nach Ostberlin. Holger bleibt in der Luft, sichert das Gelände und hält Funkkontakt. Derweil landet Ingo mit der stärkeren Maschine in der DDR. In Sekunden muss Bruder Egbert an Bord springen. Dann soll der Flieger sofort wieder starten.

Doch der Besitz eines Flugzeugs qualifiziert noch niemanden zum Piloten. Ingo meldete sich im Sommer 1987 bei der UL-Flugschule in Lützenlinden nahe Gießen an. Er begann eine theoretische und praktische Ausbildung zum UL-Flieger. Nachdem er seine erste Stunde im Alleinflug absolviert hatte, sah ihn die Flugschule nie wieder.

Er hatte keine Zeit und kein Geld mehr. Immerhin musste auch noch sein Bruder Holger das Fliegen lernen. Ingo wusste aus den wenigen theoretischen Stunden, die er absolviert hatte, dass man in Deutschland nur mit Flugschein und auf einem für ULs zugelassenen Flugplatz starten darf. Er würde also, wollte er in Deutschland trainieren, wider besseres Wissen gegen ihm bekannte Gesetze verstoßen.

Also packten beide den Flieger auf einen PKW-Anhänger und fuhren nach Belgien. Es musste ja in Belgien nicht zwangsweise alles so streng sein wie in Deutschland. Sie mutmaßten zwar, dass es im europäischen Nachbarland auch verboten ist, ohne Flugschein zu fliegen. Sicherheitshalber fragten sie aber nicht erst nach.

Im Sommer 1987 überquerten sie an einem Samstagabend die Grenze. Nachts montierten sie am Rande eines Feldes das Flugzeug. Niemand dort ahnte, dass zwei ehemalige DDR-Bürger in dieser Nacht Vorbereitungen trafen, den Luftraum unsicher zu machen. Die Bauern aus den umliegenden Dörfern schliefen sonntags aus, die NATO-Luftraumüberwachung wahrscheinlich auch.

Im ersten Morgenlicht war der UL-Flieger startklar. Der Ex-Flugschüler Ingo startete zum ersten illegalen Alleinflug. Der Flieger hob ab. Ingo drehte ein paar Runden und versuchte zu landen. Dabei setzte der unerfahrene »Pilot« zu hart auf, und das Fahrwerk brach weg. Weiter geschah nichts. Die zwei unerschütterlichen Brüder nahmen es gelassen.

In Köln bestellten sie Ersatzteile und reparierten die Alu-Achsen des Fahrwerks. Am folgenden Wochenende waren sie wieder nachts in Belgien. Im Schutz der Dunkelheit setzten sie den Flieger zusammen und montierten die Seilzüge. Dann folgte der erste Flugversuch zu zweit.

Als es langsam hell wurde, schoben sie die Maschine auf die Wiese. Gleich daneben war ein reifes Kornfeld. Niemand war zu sehen oder zu hören. Ingo setzte sich ans Steuer, Holger rechts daneben. Ingo startete die Maschine und gab Gas. Das Flugzeug beschleunigte. Ingo zog den Steuerknüppel. Der Flieger hob ab. Plötzlich zog die Maschine nach rechts. Ingo drückte zum Ausgleich das Seitenruder nach links. Doch die Maschine drehte noch mehr nach rechts, genau in Richtung

Kornfeld. Ingo trat das Seitenruder mit ganzer Kraft nach links. Die Maschine flog eine steile Kurve nach rechts und krachte kopfüber ins Kornfeld. Nur die Schwanzflosse ragte noch aus dem Getreide heraus.

Ein Schwarm Krähen flog auf. Ingo und Holger krochen aus dem Kornfeld und wischten sich die Muttererde aus dem Gesicht. Ingo zündete sich eine Zigarette an und betrachtete das kopfstehende Flugzeug im Acker. In diesem Moment erkannte er den kleinen Fehler mit verheerenden Folgen: Er hatte in der Dunkelheit die Seilzüge für das Seitenruder über Kreuz montiert. »Ist wohl ein bisschen dumm gelaufen«, war sein kurzer Kommentar.

»Ich fürchte, das packen wir nie«, antwortete Bruder Holger.

Sie sammelten den Schrott ein und verschwanden, bevor jemand etwas bemerkte.

Trotz dieser wenig erfolgreichen Flugversuche kauften sich die Brüder einen zweiten Flieger vom Typ »Ikarus VOX II«. Der Flugzeugbauer zeigte wieder viel Verständnis für die tollkühnen Männer und überließ ihnen diese Maschine zum Herstellerpreis von 12 000 DM.

In Köln reparierten sie das abgestürzte UL-Flugzeug. Eine Woche später waren sie in der Nacht zum Sonntag wieder auf dem Acker in Belgien. Der Fehler mit den vertauschten Seilzügen passierte nie wieder. Ingo wurde immer sicherer, und die Landungen gelangen ihm besser. Der frisch gebackene »Pilot« Ingo musste nun Bruder Holger das Fliegen beibringen.

Über 100 Starts und Landungen übten die beiden jeweils im Morgengrauen auf einer belgischen Wiese. Dass keine zivile oder militärische Kontrolle davon Wind bekam, erschien ihnen wie ein Wunder. Zunächst flogen sie zu zweit auf einer Maschine, dann jeder mit seiner. Ingo, der die größere Erfahrung hatte, steuerte das stärker motorisierte Flugzeug, weil er damit in der DDR landen und den Bruder aufnehmen sollte.

Probleme bereiteten immer wieder die Achsen. Oft brachen sie beim Aufsetzen weg, und die Landung missglückte. Im Laufe eines Sommers passierte es fünfmal. Entweder lag es an der unebenen Wiese oder an ihrer unzureichenden Flugausbildung. Beiden war klar: Bei einer Landung in der DDR darf keine Achse brechen. Der Flieger könnte dann nicht sofort wieder starten. Es wäre eine Katastrophe.

Ingo und Holger lösten das Problem auf ihre Art. Ohne sich um Statik oder luftfahrtgeprüfte Materialien Gedanken zu machen, beschafften sie sich vom Metallhandel passendes Alu-Rohr, sägten die Originalflugzeugachsen ab und schraubten dicke Rohrstücke an, die der härtesten Landung standhalten sollten.

Um das Jahresende 1988 fühlten sie sich in der Handhabung der Flugzeuge halbwegs sicher. Leider wussten im Umfeld schon zu viele Leute von dem kühnen Fluchtplan. Und es mussten, um ihn zu realisieren, noch mehr Personen einbezogen werden.

Vor allem musste Bruder Egbert in der DDR in die Details des Unternehmens eingeweiht werden, das ihn in die Freiheit bringen sollte. Peter Jende, der Freund aus Köln, wurde wieder als Kurier auserwählt. Während einer Besuchsreise im Herbst 1988 schmuggelte er ein Funkgerät in die DDR und übergab es Egbert Bethke. Gemeinsam inspizierten sie eine mögliche Landepiste am sowjetischen Ehrenmal in Berlin im Treptower Park.

Die Informationen, die Peter Jende über den möglichen Landeplatz zurückbrachte, waren den Brüdern Bethke zu dürftig. Gibt es da vielleicht doch eine Freileitung? Oder eine Bodenwelle? Und wo sind die Maulwurfshügel?

Jede übersehene Kleinigkeit konnte das Unternehmen zum Scheitern bringen. Ingo und Holger wurde klar: Nur sie selbst können vor Ort einschätzen, ob eines ihrer Flugzeuge im Treptower Park landen und sofort wieder starten kann.

Aber wie kommt man unbemerkt zum Treptower Park, wenn man in der DDR auf der Fahndungsliste steht? Wieder kam ihnen der Zufall zu Hilfe. Sie lernten einen Mann aus Hamburg kennen, der Holger sehr ähnlich sah. Obwohl schon zu viele vom Fluchtplan wussten, wurde auch dieser neue Freund eingeweiht. Er spielte mit und »verlor« seinen Reisepass. Als er einen neuen beantragte, gab er anstelle des eigenen Passfotos ein Lichtbild von Holger ab. Die Beamtin des Ordnungsamtes merkte nichts.

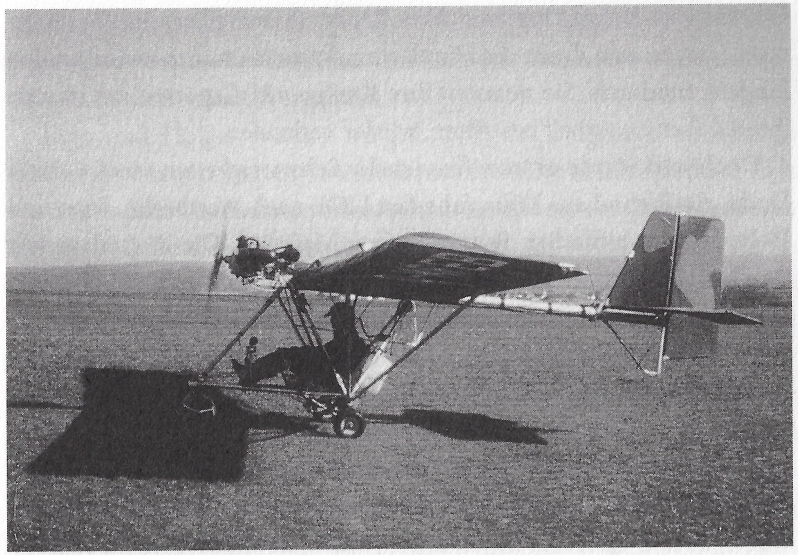
Holger wusste, in welche Gefahr er sich begab, als er vom Bahnhof Zoo die S-Bahn in Richtung Friedrichstraße nahm. Mit falscher Identität reiste er in die DDR ein. Plötzlich stand er wieder in dem Land, aus dem er vor fünf Jahren geflohen war. Was würde geschehen, wenn er plötzlich einem Bekannten begegnete? Oder gar seinen Eltern? Sie arbeiteten im Staatsapparat. Bloß nicht darüber nachdenken. Das Land war voller Spitzel. Jedes unerwartete Zusammentreffen könnte ihn in die Hände der Stasi geraten lassen.

Er wechselte mehrmals die öffentlichen Verkehrsmittel und erreichte unerkannt den Treptower Park. Dort sah er nach fünf Jahren seinen Bruder Egbert wieder. Sie sprachen über Details des Fluchtplanes. Vor allem interessierte sich Holger für die Wiesen rund um das sowjetische Ehrenmal. Rasenkanten, Maulwurfshügel und die Tiefen von Pfützen mussten untersucht werden. Nur keine Notizen machen. Im Kopf fügte er alle Informationen wie zu einer Karte des Geländes zusammen.

Abends betrat er wieder die Grenzübergangsstelle am S-Bahnhof Friedrichstraße. Hatte ihn jemand beobachtet? Wenn ja, könnte die Stasi jetzt zuschlagen. Er reihte sich in die Schlange zur Ausreise nach Westberlin ein. Er schob den Pass des Freundes durch den Sehschlitz. Der Offizier sah ihn kurz an und verglich sein Gesicht mit dem auf dem Passfoto. Dann legte er den Pass unter ein Lesegerät. Das Dokument und alle Stempel waren echt. Dass die Person in Wirklichkeit eine andere war, konnte der Mann nicht feststellen. Holger durfte zum Bahnsteig gehen. Erst als er in der S-Bahn saß und über die Spree gen Westen fuhr, atmete er erleichtert auf.

In Westberlin sagte er zu Ingo: »Die Piste ist nicht gut. Aber du wirst es schaffen.« Holger fuhr ein zweites Mal inkognito in die DDR und traf sich wieder mit Bruder Egbert im Treptower Park. Inzwischen wusste er präzise, wo das Flugzeug landen müsste. Er prägte sich den Abstand zu Bäumen und Büschen sowie die Himmelsrichtungen ein. Bei einer riskanten Landung sollte die Windrichtung stimmen. Zur Sicherheit schritt er noch die Länge der »Rollbahn« ab.

Mit Egbert vereinbarte er einen Code für künftige Telefonate. Die Floskel »Ulrike ist gesund« sollte bedeuten: Die Flugzeuge sind start-



Die Brüder Ingo und Holger Bethke trainierten seit Sommer 1987 regelmäßig mit ihrem Ultraleicht-Flugzeug in Belgien.

klar, die Windrichtung stimmt, wir kommen. »Ulrike ist krank« meinte: Die Witterungsbedingungen sind nicht optimal, oder es gibt sonstige Probleme in Westberlin.

Die Fluchtaktion konnte beginnen. Aber schon der Transport der Fluchtvehikel aus Köln nach Berlin konnte nur unter größten Schwierigkeiten bewerkstelligt werden: Ingo und Holger durften nicht im Transit reisen. Und noch komplizierter: Wie sollte man in Westberlin zwei Flugzeuge durch den Zoll bekommen, wo es in der geteilten Stadt doch streng verboten war, ein Sportflugzeug einzuführen, geschweige denn zu benutzen? Die Brüder fanden eine Kölner Spedition, die, gemäß Transitabkommen, einen »LKW mit Zollanerkennung« durch die DDR fahren durfte. Beide Flugzeuge wurden zerlegt und in Köln in den LKW geladen. Der Zoll in Köln verplombte die als »Sportgeräte« deklarierte Fracht für den Transit.

Wer sollte das alles bezahlen? Mit dem Kauf der Flugzeuge und den

Fahrten nach Belgien hatten sich die Brüder finanziell bereits übernommen. Jetzt rannen ihnen die Hundertmarkscheine nur so zwischen den Fingern hindurch. Sie mussten ihre Kneipe »Al Capone«, mit der sie ihren Lebensunterhalt bestritten, wieder verkaufen.

Doch jetzt wurde es trotz finanzieller Schwierigkeiten ernst. Günter Duda, ein Freund aus Köln, fuhr den LKW nach Westberlin. Ingo und Holger flogen hinterher. Es war Anfang Mai 1989. Die Wetterlage war stabil, bestes Flugwetter. Sie steuerten den Lastwagen zum Volkspark Hasenheide im Südosten Westberlins, etwa vier Kilometer Luftlinie vom Treptower Park entfernt. Alles lief wie geplant. Die Aktion konnte starten. Abends rief Holger bei Egbert in Ostberlin an: »Ulrike ist gesund.«

Ab Mitternacht begannen sie, die Flugzeuge zu entladen und aufzubauen. Es war der 11. Mai 1989. Am nächsten Tag sollte in Westberlin der 40. Jahrestag der Luftbrücke unter anderem mit einem Feuerwerk gefeiert werden. Im Schutz der Nacht montierten Ingo und Holger in der Hasenheide die zwei Flieger. Kurz vor 4.00 Uhr stand plötzlich ein Feuerwerker verdutzt vor den Flugzeugen im Park: »Was machen Sie denn hier?«

Holger wollte eine Erklärung stammeln. Doch der Mann schlug sofort Alarm. Minuten später kam die Westberliner Polizei, danach eine alliierte Militärstreife der Amerikaner: »Sportflugzeuge in Berlin? Das verstößt gegen alliiertes Recht! Was haben Sie vor?«

Ingo erklärte: »Wir sind hier nur auf der Durchreise. Wir wollen zu einem Sportflieger-Treffen nach Polen.«

»Und warum laden Sie die Flugzeuge nachts in Berlin aus?«

»Wir hatten auf der Autobahn einen Beinahe-Unfall, mussten scharf bremsen. Die Ladung ist verrutscht. Wir wollen prüfen, ob die Flugzeuge noch in Ordnung sind.«

»Nachts in einem Park?«

»Wir wollen am Vormittag weiterfahren. Vorausgesetzt, die Flieger sind okay. Wenn was kaputt ist, können wir hier noch Ersatzteile nachliefern lassen. In Polen geht das nicht mehr.«

Polizei und Amerikaner protokollierten misstrauisch und wollten

die Story nicht glauben. Holger sah auf die Uhr. Es war 4 Uhr. Bruder Egbert wartete in der DDR im Gebüsch am Treptower Park auf den Flieger in die Freiheit. Vergeblich.

Ingo und Holger wurden aufgefordert, die Flugzeuge einzuladen und an einem gesicherten Ort unterzustellen. Die Brüder hofften, dass die Sache damit im Sande verlaufen würde. Als sie am Tag darauf eine Zeitung kauften, erstarrten sie vor Schreck. Im Polizeibericht stand: »Junge Männer aus Köln bauten nachts in der Hasenheide zwei kleine Flugzeuge auf. Fliegen wollten sie angeblich nicht.« Wenn die Stasi von dieser Meldung Wind bekommen sollte, dürfte alles zu spät sein.

Der Leihwagen aus Köln kostete 500 DM pro Tag. Also mussten sie ihn zurückgeben und die Flugzeuge irgendwo unterstellen. Wohin mit zwei Sportflugzeugen, wenn es laut alliiertem Recht hier keine geben durfte? Schließlich fanden sie bei der Firma König Motorenbau einen geeigneten Lagerraum. Ingo und Holger zogen ins Hotel. Das Geld rann weiter durch die Finger. Zwei Wochen lang suchten sie in Westberlin nach einem neuen Startplatz.

Es ging dabei nicht nur um eine lange und ebene Piste. Vor allem mussten sie diesmal völlig unbeobachtet zwei Flugzeuge ausladen und montieren können. Wo gibt es in dieser Stadt einen Platz, der sicher ist vor Passanten, Polizei und Militär? Ein zweites Mal würden die Alliierten ihre Story nicht glauben. Schon fürchteten sie die Amerikaner mehr als die Russen.

Ende Mai entdeckten sie in der Nähe des Parkfriedhofes Neukölln den Sportplatz Britzer Mühle, etwa sechs Kilometer Luftlinie vom Treptower Park entfernt. Das 90 Meter lange Fußballfeld reichte für den Start eines Leichtflugzeuges.

Zum Landen war der Sportplatz jedoch ungeeignet. Anflug und Landung erforderten mindestens 150 Meter freies Feld. Doch um den Sportplatz standen hohe Bäume. Für die Landung favorisierten sie die Wiese vor dem Reichstag. Da war Platz genug.

Ingo und Holger beobachteten nachts den Sportplatz. Im Pförtnerhaus brannte Licht. Die Brüder fanden heraus, dass dies nur der Abschreckung potentieller Einbrecher dienen sollte. Tatsächlich war der

Sportplatz nachts unbewacht. Vor dem breiten Eingangstor hing eine Kette mit Vorhängeschloss.

Sie brauchten also nur einzusteigen und hinterher wieder abzuschließen. Dann waren sie sicher vor Polizei und Militärpatrouillen. Sie kauften Bolzenschneider und Vorhängeschloss. Holger telefonierte nach Ostberlin: »Ulrike ist gesund.«

Am 25. Mai holten sie mit einem Miet-LKW die abgestellten Flugzeuge ab. Ihr Freund Günter Duda, der eigens dafür nach Berlin geflogen kam, fuhr den Laster. Um 23 Uhr knackten sie mit dem Bolzenschneider das Schloss am Sportplatz Britzer Mühle und fuhren ans hintere Ende des Fußballfeldes. In völliger Dunkelheit entluden sie die zwei Flieger. Der Freund fuhr den Laster weg und versperrte hinter sich das Tor mit Kette und Vorhängeschloss.

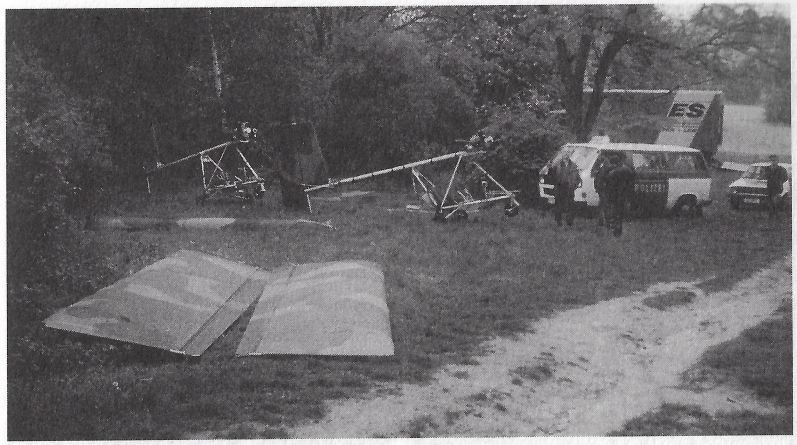
Um Mitternacht, als sie sich sicher wähnten, begannen Ingo und Holger mit der Montage der Flugzeuge. Die einzige Taschenlampe war abgedunkelt. Doch sie hatten genug Erfahrungen von ihren nächtlichen Flugübungen in Belgien, und jeder Handgriff saß.

Zuletzt zogen sie ihre Military-Tarnjacken an, auf die sie sowjetische Schulterstücke genäht hatten. Sollten sie in der DDR von einer VoPo-Streife überrascht werden, wollten sie auf Russisch befehlen: »Stojte Towarischtschij! Wsjo charascho. Iditje!« Auf deutsch: »Halt Genossen! Alles in Ordnung. Verschwindet!«

Sie glaubten, kein DDR-Polizist würde daraufhin gegen sie vorgehen, und auf ein Militärflugzeug mit Sowjetstern schießen würde sowieso keiner. Alle hatten Respekt vor den Russen. Am 26. Mai 1989 um 2 Uhr morgens waren sie nun endlich startklar. Der Countdown lief …

Um 4 Uhr werden Ingo und Holger durch Vogelzwitschern aus den Erinnerungen gerissen. Der Tag kündigt sich an. Keiner wagt es, dem anderen seine Angst einzugestehen. Mehrere Jahre haben sie auf diesen Augenblick hingearbeitet. Jetzt wollen sie fliegen. Fliegen für die Freiheit ihres Bruders.

Ingo blickt seinen Bruder kurz an. Holger nickt. Beide setzen die Helme auf und schalten den Sprechfunk ein. Ingo klettert auf seinen



Im Volkspark Hasenheide in Berlin-Neukölln ertappte die Westberliner Polizei die Bethke-Brüder beim Zusammensetzen ihrer Flugzeuge.

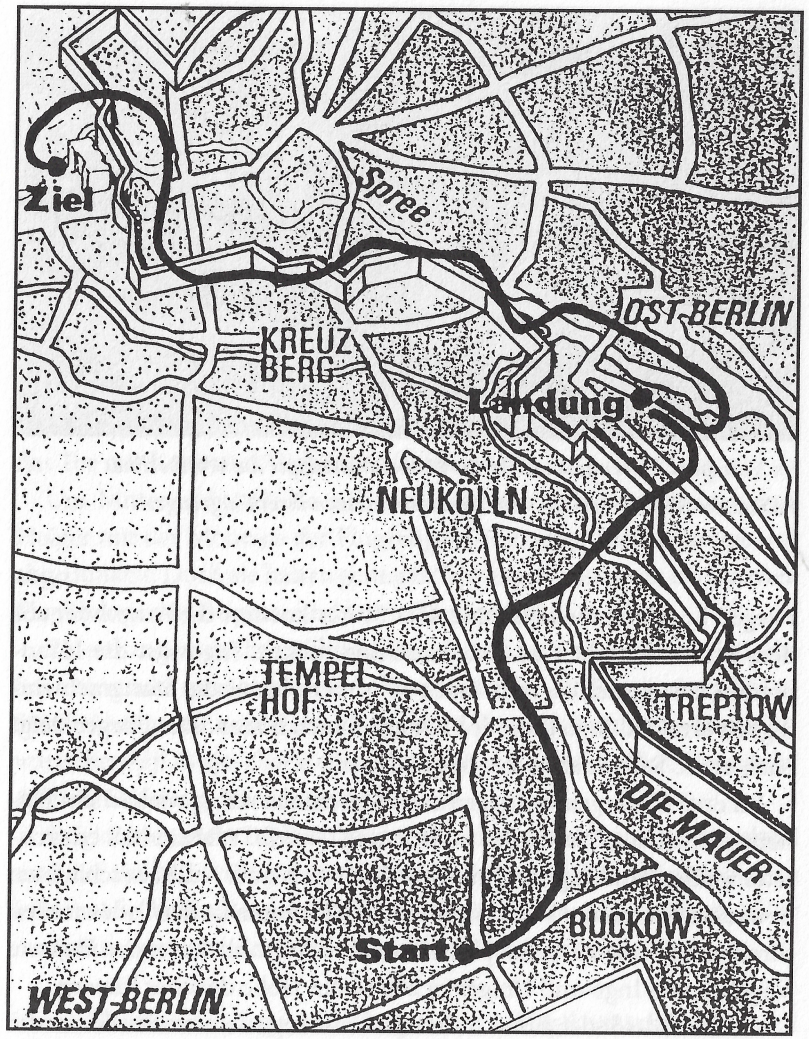
Flieger. Er startet die Maschine. Der Motor knattert die Anwohner aus dem Schlaf. Er gibt Gas. Die Maschine ruckelt. Ingo löst die Handbremse. Die Maschine rollt. Nach 50 Metern hat er die Startgeschwindigkeit erreicht. Ingo reißt den Knüppel nach hinten. Der Flieger steigt nach oben. Sekunden später folgt Holger.

Im ersten Morgenrot fliegen zwei Maschinen mit sowjetischem Hoheitszeichen von Westberlin in Richtung Grenze. Wie ein hell erleuchtetes weißes Band liegt vor ihnen die Berliner Mauer – die am schärfsten bewachte Grenze der Welt. Nach wenigen Minuten ist der Todesstreifen direkt unter ihnen und hat plötzlich nichts Bedrohliches mehr. Frei wie Vögel gleiten Ingo und Holger in 200 Meter Höhe darüber hinweg.

»Hallo Ödeldödel, hörst du mich?« ruft Ingo seinem Bruder in der DDR per Funk zu. Er hat ihn 14 Jahre nicht mehr gesehen und weiß nicht mal, ob er ihn wiedererkennen wird.

»Ödeldödel hört euch!« schreit jemand auf der anderen Seite ins Mikro. Alle drei Brüder sprechen und hören auf demselben Kanal.

Keine fünf Minuten später sind die Flugzeuge am Treptower Park. Verflucht! Da hat ein großer sowjetischer Zirkus sein Zelt samt Wagen-



Die Bethkes flogen von Westberlin aus über die Mauer in den Treptower Park, nahmen dort ihren Bruder Egbert an Bord und landeten wieder vor dem Reichstag im Westen.

burg aufgebaut. Doch der ausgesuchte Landeplatz ist noch frei. Hoffentlich schlafen die Artisten noch!

Ingo fliegt voran, Holger dicht hinter ihm. An der ausgesuchten Stelle setzt Ingo zur Landung an. Holger bleibt oben und beobachtet die Umgebung. Sollte Gefahr drohen, kann er das sofort per Funk melden. Wenn Ingo eine Bruchlandung hinlegt, muss auch er runter und ihn rausholen. Doch was passiert dann mit Egbert? Keiner weiß, ob ein Leichtflugzeug auch mit drei Personen abhebt. Versuchen würden sie es, auch wenn Egbert eingekeilt zwischen den Tragflächen hängen müsste.

Ingos Flieger kreist im Bogen langsam nach unten. Er drosselt die Maschine. Ingo schwebt über der Wiese am Treptower Park. Sanft setzt die Maschine auf. Unweit vom sowjetischen Ehrenmal kommt das Flugzeug zum Stehen. Der Propeller läuft weiter. Er dreht die Maschine auf der Stelle und ist sofort wieder startklar in Richtung Westen.

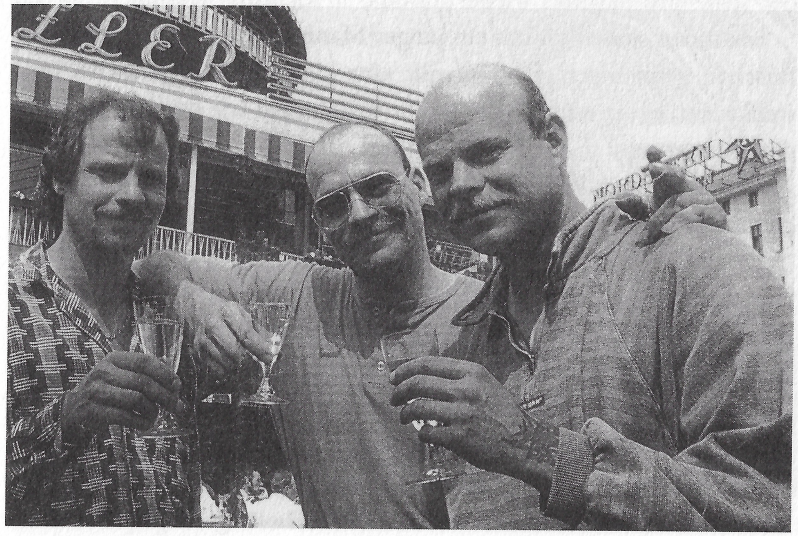
Sekunden später kommt ein junger Mann im Jogginganzug aus den Büschen gesprungen. Er trägt nur eine kleine Umhängetasche. Ingo weiß nicht, ob es sein Bruder ist. Er denkt: Egal wie der Typ aussieht, das muss er sein.

»Achte auf den Propeller! Steig von hinten ein!« schreit Ingo gegen den Motorenlärm.

Er zieht den Mann auf den Copiloten-Sitz. Egbert will etwas zur Begrüßung sagen. Ingo drückt ihm den Helm auf den Kopf, zeigt auf den Gurt und schiebt das Gas rein. Die Maschine heult. Ingo löst die Bremse. Der Flieger beschleunigt. Er rüttelt über eine holprige Wiese. Als Ingo glaubt, die Geschwindigkeit reicht, zieht er die Kiste hoch.

Verflucht! Sein Bruder, der den Gurt nicht umgelegt hat, klammert sich versehentlich am Steuerknüppel fest. Ingo reißt am Knüppel und zieht die Maschine höher. Die »Ikarus VOX II« steigt steil nach oben in den Himmel von Berlin.

Nach drei Minuten sind die beiden Flugzeuge wieder über der Mauer. Was taugt eine Grenze, wenn man fliegen kann? Sie drehen ab nach Norden und folgen in 200 Meter Höhe dem Verlauf der Grenze. Theoretisch könnte man sie jetzt mit einer Kalaschnikow abschießen.



Das Fluchtflugzeug mit dem aufgemalten sowjetischen Hoheitszeichen wurde vor dem Reichstag von der Westberliner Polizei sichergestellt. Holger, Egbert und Ingo Bethke (v. l. n. r.) nach erfolgreicher Flucht vor dem Kaffee Kranzler am Kurfürstendamm in Westberlin (unten).

Doch kein Grenzer schießt auf einen Flieger mit Sowjetstern. Genau über dem Todesstreifen fühlen sie sich am sichersten. Sollten die Amerikaner einen Helikopter schicken, würden sie einfach ein paar Meter nach Osten fliegen. Kämen die Russen, würden sie auf die andere Seite abdrehen.

Im Morgengrauen über der Mauer schweben. Das ist für die drei wie ein Rausch. Nach wenigen Minuten sind sie am Brandenburger Tor. Egbert durchlebt sonderbare Gefühle. Seine Welt, sein bisheriges Leben lässt er hinter sich. Ohne Rückfahrkarte. Sie umrunden im Tiefflug das Brandenburger Tor und landen auf der Wiese vor dem Reichstag. Egbert Bethke ist nun ein freier Mann.

Sie stellen die Flugzeuge ab und verschwinden möglichst schnell. Bloß keinen Ärger mit Polizei und Alliierten. Die drei Brüder verziehen sich in eine Gaststätte, die um diese Zeit schon offen hat. Ein Frühstück, ein Bier, eine Zigarette. Das beruhigt. Ingo und Holger wollen nicht, dass Bruder Egbert, eben erst im Westen angekommen, gleich verhaftet wird.

Gegen 7.30 Uhr treibt sie dann doch die Neugier zum Reichstag. Aus sicherer Entfernung beobachten sie, wie die Polizei die Flieger fotografiert und Spuren sichert. Abends sind die drei Brüder bei ihrem Freund Peter Jende. In den Nachrichten hören sie, dass zwei kleine Militärmaschinen mit sowjetischem Hoheitszeichen vor dem Reichstag gelandet sind. Die Piloten seien flüchtig. Polizei und Staatsschutz bitten um Hinweise aus der Bevölkerung.

Aus Peter Jendes Wohnung meldet sich Ingo beim Polizeiruf 110: »Uns gehören die Flugzeuge vorm Reichstag.« Der Beamte auf der Gegenseite ist so geschockt, dass er nichts zu sagen vermag. Ingo weiter: »Wir wollen heute noch etwas feiern und melden uns morgen persönlich.«

Ingo, Holger und Egbert gönnen sich erst einmal einen netten Abend auf dem Ku'damm und nächtigen in einem Hotel. Was sie nicht ahnen: Schon eine halbe Stunde nach ihrem Anruf war Peter Jendes Haus von der Polizei umstellt. Der Freund kann nur die Wahrheit sagen: »Die sind in irgendeiner Kneipe.«

Am 27. Mai 1989 melden sich drei leicht verkaterte Typen auf der Polizeiwache am Bahnhof Zoo: »Guten Morgen. Wir wollen uns stellen. Uns gehören die sowjetischen Flugzeuge vorm Reichstag.«

Den Beamten vom Bahnhof Zoo laufen nicht allzuoft Straftäter freiwillig zu. Als sie feststellen, dass die drei handfesten Jungs eigentlich ganz nett sind, entspannt sich das Verhältnis schnell. Sie rufen die Kollegen vom Staatsschutz. Einen Vormittag lang hören sich die Beamten die spannendste Fluchtgeschichte an, die sie je erfahren haben.

Als es Zeit zum Mittagessen ist, resümiert der Vernehmer: »Wenn alles stimmt, was ihr erzählt, dürft ihr wieder gehen.«

Sechs Monate bleiben die Flugzeuge beschlagnahmt. Im November 1989 erhalten die Bethke-Brüder ihr Eigentum zurück. Heute hängt im Haus am Checkpoint Charlie in Berlin sowie im Haus der Geschichte in Bonn je ein kleines Flugzeug in Tarnfarbe und mit sowjetischem Hoheitszeichen. Die beiden Ultraleicht-Flugzeuge »Ikarus VOX II« sind zu Symbolen ungebrochenen Freiheitswillens geworden.

Eine Chronik weiterer spektakulärer Fluchtfälle (1961 – 1989)

Es gab weit mehr spektakuläre Grenzdurchbrüche als bekannt. Durch Recherchen in ehemals geheimen Akten des MfS bzw. der DDR-Grenztruppen kommen Fälle ohne Beispiel ans Tageslicht. Während in den frühen Jahren nach dem Mauerbau vor allem unter Berlin Tunnel gegraben wurden, suchten die Flüchtlinge in den 70er und 80er Jahren auch mit selbstgebauten Wasserfahrzeugen und Flugapparaten nach einem Weg in den Westen. Die Fluchtfälle zeugen von Erfindergeist, Mut und ungebrochenem Freiheitswillen.

DDR-Wachboot in Travemünde

25. August 1961: Drei DDR-Seepolizisten bringen das Wachboot »Falke« der Wasserschutzpolizei mit vorgehaltenen Waffen in ihre Gewalt, steuern nach Travemünde und springen von Bord. Die Restbesatzung legt sofort wieder ab und verschwindet in Richtung DDR.

Durch den Gully in die Freiheit

Ende August 1961: Über 100 Personen fliehen in der Berliner Gleimstraße durch einen Gully und die Abwasserkanäle in den Westsektor. Verraten wird der Fluchtweg, als ein 18-jähriges Mädchen als Letzte absteigt, doch kein Helfer hinterher den Gullydeckel wieder richtig aufsetzt. Danach werden die Abwasserkanäle von Ost- nach Westberlin vergittert und mit Alarmdrähten versehen.

Über ein Grab in den Westen

Ende September 1961: Durch ein Grab auf dem Städtischen Friedhof in Berlin-Pankow fliehen 24 Ostberliner in den Westteil. Gebaut wurde der Tunnel von Westberliner Studenten. Der Einstieg befindet sich auf Ostberliner Seite unter einer Grabplatte, die verschoben werden muss.