

Ikarus aus Mecklenburg

Die Morgensonne bricht durch einen nebligen Schleier. Samstag um 7 Uhr ist es noch still in Gadebusch bei Schwerin. Wir schreiben den 25. August 1973. Der 23-jährige Jürgen Glaser verlässt morgens seine Neubauwohnung. Er geht auf die Straße, sieht zum Himmel und sagt zu sich: »Das wird ein herrlicher Sommertag – wenn ich nur fliegen könnte.«

Doch Jürgen kann nicht fliegen. Zwar arbeitet er seit einem halben Jahr auf einer Flugpiste für Agrarmaschinen in Mecklenburg. Aber er ist kein Pilot und hat noch nie mit dem Steuerknüppel eine Maschine nach oben gezogen. Von Aerodynamik und der Kunst des Fliegens hat er keine Ahnung. Als gelernter Autoschlosser bekam er eine Arbeit als Mechaniker bei der DDR-Fluggesellschaft INTERFLUG. Zum Bodenpersonal gehörend, sieht er die Flieger immer nur von unten. Nie hat er bei einem Start im Cockpit sitzen und dem Piloten zusehen dürfen. Er ist noch nicht einmal als Fluggast in einer Passagiermaschine geflogen. Fliegen blieb für ihn ein Traum.

In den Genuss einer Pilotenausbildung kamen in der DDR nur politisch zuverlässige, geradlinige SED-Genossen. Und selbst wenn sie die Pilotenausbildung erfolgreich absolviert und sich dabei nichts hatten zuschulden kommen lassen, durften sie immer noch nicht fliegen. Dazu brauchten sie eine Flugerlaubnis, die der Pilot vom Arbeitgeber, der immer der Staat war, erhielt – oder auch nicht. Wegen des hohen Fluchtrisikos wurden alle angehenden Piloten von der Stasi mit konspirativen Mitteln observiert.

Jürgen Glasers Job war es, ein kleines tschechisches Agrarflugzeug vom Typ ZLIN 37 zu warten, zu betanken und zu reinigen. Auch den Dünger oder die DDT-Insektizide, die auf die Felder gesprüht wurden,

musste er in den Flugzeugtank füllen. Aus Angst um seine Arbeitsstelle und vor der Staatssicherheit hat er es nie gewagt, den Genossen Piloten zu fragen, wie man startet oder landet. Das wäre sofort verdächtig gewesen.

Doch vor wenigen Tagen hat er unbemerkt das Flughandbuch aus dem Spind des Piloten entwendet. Da steht auf 200 Seiten geschrieben, wie man den tschechischen Düngerstreuer ZLIN 37 fliegt. Zweimal zwei Stunden lang lernte er die wichtigsten Handgriffe auswendig.

Jürgen Glaser geht an diesem Tag in den Keller und kramt in seiner Werkzeugkiste. Sein Motorrad, eine uralte, klapprige MZ, muss er wieder zum Laufen bringen. Er hasst es, am Wochenende an der schrottreifen Maschine herumzubasteln. Aber er braucht ein Fahrzeug, um zur Arbeit zu kommen. Seine Frau ist oben in der Wohnung und frühstückt mit dem zweijährigen Sohn.

Nur kurze Zeit werkelt er an der MZ. Dann holt er wieder das Flughandbuch aus dem Versteck hinter dem Kellerregal. Der Start ist das Wichtigste, denkt er. Dabei darf ich keinen Fehler machen. Geht der Start schief, kann es den Tod bedeuten. Oder ich verbringe den Rest meines Lebens als Schwerverbrecher in DDR-Gefängnissen. Wieder blättert er in dem Kapitel, das den Start beschreibt.

Mindestens 90 Stundenkilometer braucht die 1850 Kilogramm schwere Maschine, damit sie abhebt. Der gewaltige 9-Zylinder-Sternmotor, der direkt hinter dem Propeller sitzt, macht die ZLIN 37 im Vergleich zu anderen Flugzeugen kopflastig. Also: den Gashebel links neben dem Fenster bis zum Anschlag. Dann den Drehzahlregler hinterher. Volle Fahrt. Ab 90 Stundenkilometern den Steuerknüppel nach hinten ziehen und seitlich ausbalancieren, damit die Maschine in der Waage bleibt. Das Seitenruder muss man mit den Fußpedalen bedienen. Wird beim Start wohl nicht so wichtig sein. Hauptsache ist, erst mal hoch zu kommen.

Jürgen reinigt den Vergaser des Motorrads, schmirgelt die Kontakte der alten Zündkerze, prüft den Funken. Diese Arbeit ist ganz ähnlich wie bei einem Flugzeugmotor. Im letzten halben Jahr, seit er bei der INTERFLUG arbeitet, lässt ihn ein Gedanke nicht mehr los: an einem

Wochenende im Flugzeug die Sicherheitsschlösser knacken, den Vogel starten und weg. Weg für immer. Dorthin, wo er nicht mehr bevormundet wird. Er will in Freiheit sein Schicksal selbst in die Hand nehmen. Einmal fragte er seine Frau, ob sie mit in den Westen kommen würde. Spontan sagte sie ja. Sonst weiß niemand von seinen Absichten.

Aber würde er das schaffen? Selbst erfahrene Piloten werden für die ZLIN 37 noch einmal speziell geschult. Sonst geht's schief – und schief gegangen ist es bei den Agrarfliegern in diesem Jahr schon zweimal. Im Frühjahr sind kurz hintereinander zwei Piloten der INTERFLUG mit einer Maschine dieses Typs abgestürzt. Beide kamen ums Leben. Die Flieger fielen vom Himmel, weil sie überzogen worden waren. Dann reißt bei zu geringer Geschwindigkeit der Luftstrom ab, und die Kiste fällt wie ein Stein nach unten.

Einmal im Monat müssen die Mechaniker und Piloten zur Arbeitsschutzbelehrung. Er erinnert sich an die Fotos, die dort gezeigt wurden: Die abgestürzten Maschinen steckten kopfüber im Acker. Die Piloten hatten keine Chance mehr.

Nach der Arbeitsschutzbelehrung folgt dann immer für den Rest des Tages politischer Unterricht. »Rotlichtbestrahlung« nennen sie das. Die Phrasen vom Sieg des Sozialismus und dem gesetzmäßigen Untergang des Kapitalismus kann er nicht mehr hören.

Jürgen schraubt weiter die Teile des Motorrads zusammen. Es sollte funktionieren. Ein letzter Blick ins Flughandbuch, bevor er es wieder versteckt. Die wichtigste Anzeige an der ZLIN 37 ist die Überzieh-Warnanlage. Wird die Maschine zu langsam oder die Steigung zu groß, schrillt eine Klingel, und eine rote Signallampe leuchtet auf. Dann braucht der Vogel sofort Schub, beziehungsweise der Steuerknüppel muss nach vorn geschoben werden. Dann beschleunigt sie durch den eingeleiteten Sinkflug. Wer das nicht beherrscht, stürzt uneigentlich ab.

Jürgen wuchtet das Motorrad aus dem Keller, um es auszuprobieren. Draußen scheint jetzt strahlend die Sonne über einem weiten blauen Himmel. Eine bessere Sicht kann man sich nicht wünschen. Der Wind ist nahezu still. Kann es einen schöneren Flugtag geben?

Das alte Motorrad springt beim ersten Treten an. Sein Auto, ein 13 Jahre alter Skoda, steht fahrtüchtig auf der Arbeitsstelle, dem Arbeitsflugplatz Ganzow, sechs Kilometer von hier. Der Skoda braucht eine neue Batterie. Doch Autobatterien gibt es nicht. Um eine zu bekommen, müsste er ein Tauschgeschäft machen: einen bei der Armee geklauten Autoreifen gegen Motorenöl tauschen, das Öl dann gegen eine Batterie.

Jürgen hasst es, sich mit solchen Geschäften zu befassen. Doch will er in der DDR ein fahrtüchtiges Auto besitzen, muss er das Spiel mitmachen. Oder er braucht Westgeld. Aber das hat er nicht. Würde er Kontakte zu Verwandten im Westen pflegen, dürfte er bei der INTERFLUG gar nicht arbeiten.

Der Westen war für ihn bis vor kurzem eine Welt, von der er keine Vorstellung hatte. Jürgen Glaser lebte bis Januar 1973 in Dresden, dem »Tal der Ahnungslosen«. Hier war, bedingt durch die Lage der Stadt, weder Rundfunk noch Fernsehen von drüben zu empfangen. In Schule und Lehre wurde er immer wieder mit dem Bild vom »Elend im Kapitalismus« konfrontiert. Doch wie es dort wirklich aussah, wusste er nicht.

Zwischen den grauen Wohnblöcken von Gadebusch dreht er nun eine Proberunde mit der alten MZ.

Nur einmal, erinnert er sich, hatte er, als er in Dresden lebte, etwas vom Westen erfahren. Er hat das nie vergessen. Seine Schulklasse musste eine Gerichtsverhandlung besuchen. Anstelle des Staatsbürgerkunde-Unterrichts ging die Klasse ins Kreisgericht. Angeblich sollte über ein schweres Verbrechen, einen Anschlag auf die Staatsgrenze der DDR, verhandelt werden.

Jürgen Glaser sieht die Szene noch genau vor sich: Anstelle eines Schwerverbrechers wurde ein kleiner blasser Jugendlicher, in Handschellen gefesselt, in den Saal geführt. Dessen Eltern durften nicht ins Gericht, weil »unter Ausschluß der Öffentlichkeit« verhandelt wurde. Aber seine Schulklasse musste zusehen – lebendiger Unterricht.

Man hatte den Jungen zwischen den Sperranlagen an der Grenze entdeckt. Das war sein Verbrechen. Er sagte nur, dass er frei sein wollte. In weniger als einer Unterrichtsstunde hatten sie ihn zu zweieinhalb Jahren Strafvollzug verurteilt.

Jürgen war seitdem bewusst, dass es hinter dieser Grenze eine andere Welt geben musste. Ob sie besser oder schlechter für ihn sein würde, wusste er nicht. Aber der lockende Reiz des Unbekannten blieb. Nach seinem Umzug von Dresden ins mecklenburgische Gadebusch hatte er unterm Dach heimlich eine Antenne installiert, mit der er nun Westfernsehen empfangen konnte. Seitdem begriff er, wie er und seine Kollegen in den politischen Schulungen zum Teil belogen wurden. Und er glaubte mehr und mehr, dass es hinter der Grenze ein freieres Leben geben könnte.

Jürgen geht noch einmal hoch in die Wohnung, schenkt sich eine große Tasse Kaffee ein und starrt aus dem Fenster auf den blauen Himmel. In die halb ausgetrunkene Tasse schüttet er ein Glas Weinbrand. Er zündet sich eine Zigarette an, starrt wieder zum Himmel und sagt zu sich selbst: »Vielleicht ist mein erster Flug auch mein letzter. Dann habe ich es wenigstens versucht.«

Plötzlich steht er entschlossen auf und sagt zu seiner Frau: »Pack das Notwendigste ein. Nur das Allernotwendigste. Komm mit dem Fahrrad zum Flugplatz. Wir versuchen es heute.«

»Wann?«

»16.30 Uhr.«

Jürgen tritt die MZ an und fährt zu seiner Arbeitsstelle. Am Samstag ist dort nur der Wächter, ein Rentner aus Gadebusch. Jürgen begrüßt den Mann freundlich wie immer und sagt: »Du kannst heute schon um vier nach Hause gehen. Nutz den schönen Tag im Garten.«

»Und wer bewacht den Vogel?«

»Ich muss hier am Nachmittag was reparieren. Warum sollst du deine Zeit absitzen. Die Stunden schreibe ich dir trotzdem auf.«

In der Flugbaracke findet er den Schlüssel für den Tankwagen. Für Sprit wäre also gesorgt. Das Flugzeug ist dagegen wesentlich besser gesichert, die zugehörigen Schlüssel liegen nicht einfach herum. In der DDR gilt ein strenges Reglement, wonach immer mindestens zwei Personen zugleich am Flieger sein müssen, um ihn starten zu können. Dazu müssen vier Sicherheitsschlösser geöffnet werden, von denen drei eine

spezifische DDR-Erfindung sind. Neben dem üblichen Schloss für die Kabinentür gibt es noch außen am Motor ein Schloss, das den Vergaser außer Betrieb setzt. Diese zwei Schlüssel sind in der Hand des Mechanikers. Ohne dessen Zustimmung kann ein Pilot weder die Kabine öffnen noch den Motor anlassen.

Zwei weitere Schlüssel sind im Besitz des Piloten: Mit einem ist der Steuerknüppel am Sitz festgeschlossen. Der andere arretiert ein sogenanntes Waffeisen auf Gashebel und Drehzahlerhöhungshebel. Ohne diese Schlösser zu öffnen, bekommt man die Maschine nicht in die Luft.

Jürgen sieht sich das Schloss am Steuerknüppel an. Er glaubt, dass er den daumendicken Rundstahl mit Hammer und Meißel durchschlagen kann. Doch das stark profilierte Waffeisen über Gashebel und Drehzahlhebel wird er nicht knacken können.

Er überlegt nur kurz und steigt auf sein Motorrad. Der alte Wächter öffnet freundlich das Tor, als Jürgen zurück auf die Landstraße in Richtung Gadebusch fährt. Er sieht den noch immer blauen Himmel, spürt aber einen leichten Seitenwind aus Süden. Ob er das beim Start beachten muss? Er hat nicht viel Zeit, darüber nachzudenken.

Nach kurzer Fahrt klingelt Jürgen an der Wohnungstür des Piloten.

»Ich brauch' mal eben den Schlüssel fürs Waffeisen.«

»Willst du am Sonnabend arbeiten?«

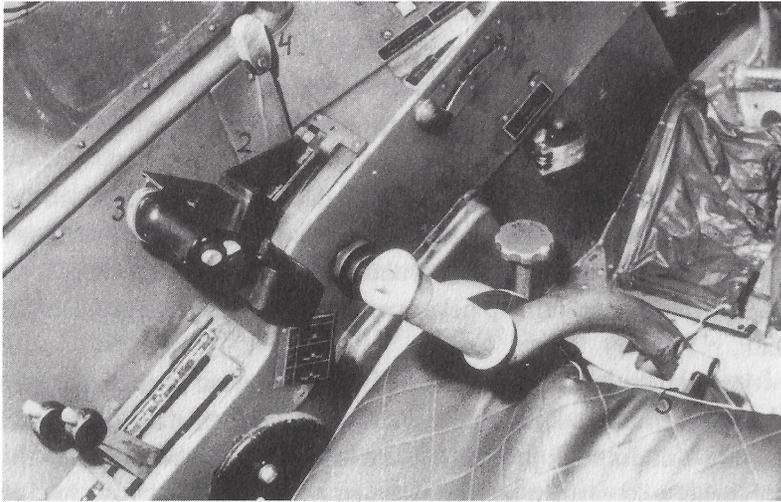
»Ich muss doch das Insektengift abwaschen, das über deine Kabine gekleckert ist.«

»Und wozu willst du das Waffeisen aufschließen?«

»Du weißt doch genau, dass der Wasserschlauch zu kurz ist. Glaubst du, ich will die Scheiße mit Schwamm und Eimer abwaschen und mir die Hände verätzen? Ich rolle den Vogel bis zum Wassertank und spritze ihn ab. Fertig.«

»Kennst du Dienstanweisung Nummer 99 der INTERFLUG?« fragt der Pilot.

»Ich weiß, du darfst den Schlüssel niemandem aushändigen. Dann sollen dir die Haare eben ausfallen, wenn dir der Dreck wieder durch die Ritzen auf den Kopf tropft. Ich dachte, dass wir schon lange genug



Mit dem sogenannten Waffeleisen (2) konnte der Gashebel (3) des Agrarflugzeugs blockiert werden. Der Steuerknüppel wurde mit einem Schloss am Pilotensitz gesichert.

zusammenarbeiten und uns gegenseitig vertrauen. Außerdem weißt du genau, dass ich nicht fliegen kann.«

»Na gut, ich gebe dir jetzt den Schlüssel fürs Waffeleisen. Den für den Steuerknüppel behalte ich aber. Dafür will ich am Montag keine Spur mehr vom Pflanzengift an der Maschine sehen.«

Es ist 14 Uhr. Jürgen Glaser fährt zurück zum Agrarflugplatz. Unterwegs spürt er, dass der Südwind zugenommen hat. »Hoffentlich drückt der mich beim Start nicht nach rechts weg«, denkt er.

An der Flugpiste öffnet ihm der Wächter bereitwillig das Tor. Jürgen sagt, dass er nun wirkliche Feierabend machen solle. Gutgelaunt macht sich der Rentner mit dem Fahrrad aus dem Staub.

Jürgen lässt seinen Blick über die Umgebung schweifen. Verflucht, schießt es ihm durch den Kopf, er ist nicht allein: Etwa hundert Meter entfernt sieht er LPG-Bauern bei der Feldarbeit. Aber sie arbeiten nicht, sondern sitzen am Feldrand, essen und trinken und unterhalten sich. Es

könnte ein Parteigenosse oder Stasi-Spitzel unter ihnen sein. Jetzt muss er sich so verhalten, als sei alles normal, was er hier macht.

Er entfernt das Vergaserschloss vom Motor und schließt die Kabinentür auf. Dann schließt er das Waffeleisen vom Gashebel los und legt es auf den Boden. Jetzt ist nur noch das Schloss am Steuerknüppel arretiert. Für den Fall, dass es sehr schnell gehen muss, legt er Hammer und Meißel griffbereit unter den Pilotensitz. Er rollt die Maschine zum Waschplatz und spritzt sie ab. Dabei beobachtet er das Umfeld. Die Genossenschaftsbauern sitzen immer noch gemütlich am Feldrand.

Er schiebt die Maschine weiter zum Tankwagen. Mit einem Drahtschneider kappt er die Plombe und füllt beide Tanks in den Tragflächen der ZLIN 37 randvoll. 250 Liter passen hinein. Aus der Bedienungsanweisung weiß er, dass die Maschine 85 Liter in der Stunde braucht. Also knapp drei Stunden könnte er in der Luft bleiben. Das muss reichen, um vor Einbruch der Dunkelheit jenseits der Grenze nach einer Landepiste zu suchen.

Anschließend dreht er die Maschine so, dass sie in Richtung Rollbahn steht. Nur zehn Kilometer Luftlinie sind es bis zur Westgrenze. Um nicht sofort Verdacht zu wecken, will er nach dem Start zunächst nach Norden fliegen, so wie es die Agrarpiloten bei ihren Arbeitseinsätzen auch machen. Dabei muss er in wenigen Minuten lernen, wie der Vogel funktioniert. Dann will er aufsteigen, mindestens 500 Meter hoch. Bis auf diese Entfernung schießen die Waffen, mit denen die Grenzsoldaten ausgerüstet sind, vermutlich noch treffsicher. Wenn er seine Fluchthöhe erreicht hat, will er mit Vollgas nach Westen fliegen.

Es ist kurz nach 16 Uhr. Gerade hat er sich eine Zigarette angesteckt, um etwas Ruhe zu finden, da sieht er schon seine Frau mit dem Klappfahrrad kommen, auf dem Kindersitz den zweijährigen Sohn. Beide verstecken sich zunächst samt Rad in der Flugbaracke. Jetzt muss alles schnell gehen.

Noch rasch ein Blick zu den Bauern am nahen Feldrand: nichts Auffälliges zu sehen. Er öffnet eine Blechklappe im Heck der Maschine, direkt hinter dem Behälter für die Pflanzenschutzmittel. Die kleine Blechkapsel, »Mechanikerkabine« genannt, ist so groß, dass ein Erwachsener

darin Platz finden kann. Er nimmt Frau und Sohn bei der Hand und hilft ihnen, dort hineinzuklettern. Seine Frau zittert, und er muss sie hineinheben. Das Kind ahnt nichts und gibt keinen Ton von sich. Er verriegelt die Klappe von außen. Entschlossen steigt er vorn ins Cockpit.

Dort hebt er Hammer und Meißel vom Boden auf und zertrümmert das Schloss am Steuerknüppel. Als er das zerschlagene Schloss am Boden liegen sieht, weiß er, dass es jetzt kein Zurück mehr gibt. Die Maschine ist jetzt flugbereit. Ein kalter Schauer läuft ihm den Rücken herunter. In diesem Moment sieht er klarer denn je: Ein falscher Handgriff, und er stürzt nicht nur sich, sondern auch Frau und Kind in den Tod.

Jürgen, der noch nie in seinem Leben ein Flugzeug gesteuert hat, startet den Motor. Die Maschine springt an, der Propeller dreht im Leerlauf. Ein letzter Blick zurück zu den Feldarbeitern. Zwei der Männer sind aufgestanden, stehen mit den Händen in den Hüften da und beobachten das Flugzeug. Jürgen löst die Bremsen und gibt Vollgas. Auch den Drehzahlerhöhungshebel stellt er auf volle Tourenzahl.

Die ZLIN 37 zittert kurz und beginnt zu rollen. Erst bei 90 Stundenkilometern, weiß er, darf er die Maschine mit dem Steuerknüppel hochziehen. Der Tacho zeigt erst 20 Stundenkilometer und steigt langsam auf 30, 40, 50. Um Gotteswillen! Die Maschine driftet nach rechts von der Piste. Gleich daneben beginnt der gepflügte Acker. Das wäre das Ende.

Er drückt den Gashebel bis zum Anschlag durch. Der Tacho zeigt 60, 65, 70. Die Maschine driftet immer weiter nach rechts. Nur noch ein knapper Meter bis zur Ackerfurche. In letzter Sekunde reißt er den Steuerknüppel an sich. Gerade wollte das rechte Rad in die Furche sacken – da hebt der Vogel ab. In einem Meter Höhe gleitet er über das Feld und beginnt ganz sanft zu steigen. Plötzlich ein schriller Klingelton und rotes Blinklicht: die Überzieh-Warnanlage. Die Maschine ist zu langsam und droht abzustürzen. Mehr Schub geht nicht. Und den Flieger nach unten drücken kann er auch nicht. Er ist gerade zwei Meter über dem Boden. Starr vor Entsetzen lässt er den Steuerknüppel los.

Langsam, viel zu langsam steigt die Motordrehzahl. Mühsam

schraubt sich der Vogel nach oben. Meter um Meter. Der Alarm schrillt unentwegt weiter. Er hat noch immer nicht die notwendige Startgeschwindigkeit von 90 Stundenkilometern erreicht, rast aber im Tiefflug auf das Ende der Lichtung zu. Dort steht vor ihm – wie eine dunkelgrüne Wand – der Hochwald.

»Nun steig endlich!« fleht er die Maschine an. 15 Meter zeigt die Höhenanzeige. Das Flugzeug rast frontal auf die Baumwipfel zu. Der Alarm schrillt weiter. Er darf sie nicht mit dem Steuerknüppel höher ziehen. Vor Angst erstarrt, sieht er seinem Schicksal entgegen. Langsam, viel zu langsam wird die Maschine schneller und gewinnt an Höhe. In weniger als einem Meter Abstand streift das Fahrwerk über die Baumwipfel hinweg. Es gleicht einem Wunder, dass es keinen Ast berührt hat.

Die Maschine steigt, wie von Geisterhand gesteuert. Sie ist jetzt 100 Stundenkilometer schnell und über 30 Meter hoch. Die Überzieh-Warnanlage verstummt. Die ZLIN 37 hat sich allein nach oben geschraubt und ihnen das Leben gerettet. Jürgen atmet tief durch und nimmt den Steuerknüppel wieder in die Hand.

Er legt den Knüppel nach rechts und fliegt eine Kurve nach Norden. Das Flugzeug folgt seinen Befehlen. Vorsichtig bewegt er den Knüppel nach hinten und vorn und beobachtet genau, wie das Flugzeug dabei steigt oder fällt. Schließlich ertastet er noch die Funktion der Pedale, die die Heckflosse steuern. Damit, so glaubt er, hätte er beim Start korrigieren müssen und die Maschine auf der Piste halten können. So einfach also ist Fliegen. Er erlebt eine Hochstimmung, wie er sie nie vorher gekannt hat. Er empfindet ein Gefühl von Freiheit.

Jürgen bleibt bei einer Flughöhe von 30 Metern. Die Radaranlagen der Luftraumüberwachung will er damit unterfliegen. Nur wenn ein Hochspannungsmast kommt, steuert er sanft darüber hinweg. Etwa sechs Minuten fliegt er so in Richtung Norden. Jetzt wird es Zeit, Kurs auf die Grenze zu nehmen.

Inzwischen fühlt er sich sicherer in der Handhabung des Flugzeugs. Er zieht den Steuerknüppel zu sich heran und schraubt die Maschine steil nach oben. 50 Meter, dann 100, 150 – immer weiter steigt er ins Himmelsblau und genießt das Gefühl von Freiheit. Erst bei knapp über

500 Metern schiebt er den Steuerknüppel wieder leicht nach vorn und hält die Höhe.

Er ist jetzt außerhalb der Treffsicherheit einer Kalaschnikow. Schwere Waffen, so hofft er, wird es auf den Grenzwachtürmen nicht geben. Und wenn sie doch ein weitreichendes Maschinengewehr haben und ihn damit vom Himmel holen? Es ist keine Zeit, darüber nachzudenken. Er greift noch mal nach links zu den Hebeln für Gas und Drehzahl. Beide sind hart am Anschlag. 250 Stundenkilometer zeigt der Tacho an. Ist die ZLIN 37 damit nicht zu schnell? In der Bedienungsanleitung stand unter Höchstgeschwindigkeit nur 160 Stundenkilometer. Die Tachonadel schwankt schon über 250 hinaus auf den Anschlag zu.

Jetzt haben sie ihn bestimmt auf dem Radar. Er muss nun schnell über die Grenze. Jürgen ändert seinen Kurs von Nord auf West. Er rast über zwei Orte hinweg. Das müssten Dechow und Groß Molzahn sein. Er fliegt schon im Sperrgebiet. Plötzlich sieht er Wachtürme und – direkt unter sich – den Todesstreifen. Er zieht die Maschine noch höher. Sollen die doch schießen, denkt er, jetzt bin ich schon im Westen.

Schon erblickt er tief unter sich einen großen See voller Segelboote. So viele Yachten sah er noch nie. Das muss der Ratzeburger See sein. Aber seine Hochstimmung hält nur kurz an. »Verdammt«, denkt er, »jetzt haben wir es geschafft, wir sind drüben, aber ich weiß nicht, wie ich wieder landen soll.«

Er ändert seinen Kurs nach Norden in Richtung Lübeck. Da muss es irgendwo einen Flugplatz geben. Sprit ist noch genug im Tank. Mitten über dem Ratzeburger See versucht er den Sinkflug. Zuerst legt er den Sicherheitsgurt an. Dann den Steuerknüppel nach vorn. Die Maschine schießt fast im Sturzflug nach unten. Die Tachonadel schwenkt weit über 250 hinaus – bis zum Anschlag. Jürgen erschrickt und fängt den Vogel ab, indem er den Steuerknüppel wieder zu sich zieht. Verdammt, das waren mindestens 300 Stundenkilometer. Das kann die Maschine bestimmt nicht ab. Aber ich muss runter.

Wieder drückt er den Knüppel nach vorn. Die Maschine stürzt wieder in Richtung Wasseroberfläche. Bei 200 Metern Höhe fängt er sie

erneut ab. Die Tachonadel klebt noch immer am Anschlag. »Oh mein Gott«, denkt er, »lass uns wieder heil auf die Erde kommen.«

Auf diese Weise bringt er das Flugzeug Stück für Stück über dem See nach unten. Bis hinab auf 50 Meter Flughöhe. Da erreicht er das Ende der Wasserfläche. Genau voraus sichtet er tatsächlich einen großen Flughafen. Das muss Lübeck sein. Mit 250 Stundenkilometern schießt er im Tiefflug über den Airport. Er sieht viele Sportflugzeuge und einen Segelflieger, der gerade gestartet wird.

Jürgen fliegt eine steile Kurve und fliegt ein zweites Mal über die Landepiste. Eine Gruppe von Menschen vor dem Flughafengebäude sieht ihm dabei zu. Im Tiefflug braust er über ihre Köpfe hinweg, dreht erneut eine Schleife und fliegt die Piste ein drittes Mal an. Diesmal rennen die Leute panikartig davon und flüchten ins Gebäude.

»Ihr Idioten«, denkt er, »merkt ihr nicht, dass ich nicht weiß, wie ich runterkommen soll?« Kalter Schweiß rinnt ihm über den Rücken. Er setzt zur vierten Runde an. Er registriert, dass die Tanks noch zu zwei Dritteln voll sind. Während er die Schleife dreht, sieht er unten einen Mann zu einer Sportmaschine rennen. Der westdeutsche Sportflieger steigt sofort auf.

Jürgen rast wieder über den Airport, legt sich in die Kurve und steigt nochmals auf. Plötzlich sieht er neben sich das westdeutsche Sportflugzeug, das eben gestartet ist. Es fliegt rechts parallel zu ihm und verringert den Abstand immer mehr. Schließlich kommt es so dicht, dass sich die Tragflächen fast berühren. In der Kanzel sitzt ein älterer Mann mit weißen Haaren. Der wiederholt immer wieder seine Handzeichen. Jürgen versteht: langsamer fliegen, ihm folgen, landen.

Erst jetzt wird ihm bewusst, dass er noch immer mit Vollgas unterwegs ist. Er schiebt den Gashebel zurück und folgt dem westdeutschen Flugzeug. Ein fünftes Mal fliegen sie, diesmal gemeinsam, über die Landepiste. Jetzt zeigt ihm der andere Pilot, dass er nun landen soll. Jürgen nimmt das Gas noch weiter zurück. Es wird sein letzter Anlauf auf den Flughafen sein. Der fremde Flieger vor ihm wird langsamer und langsamer, geht nach unten, berührt den Boden, landet und verschwindet blitzschnell nach rechts von der Piste.



Die ZLIN 37 nach ihrer Bruchlandung auf dem Lübecker Flughafen.
Jürgen Glaser, der heute in Afrika lebt, ist noch einmal zu einer der
Maschinen zurückgekehrt, die ihn und seine Familie in den Westen brachte
(unten).

Jetzt ist Jürgen dran. Er nimmt das Gas noch weiter zurück, drückt mit dem Steuerknüppel die Nase nach unten. Er hat furchtbare Angst. Schweiß rinnt ihm das Gesicht herunter. Mit beiden Händen umkrallt er den Steuerknüppel. Obwohl er nie an Gott geglaubt hat, faltet er um den Steuerknüppel die Hände und schreit laut: »Herrgott, hilf mir!«

Der westdeutsche Pilot mit seiner Maschine ist aus Jürgens Blickfeld verschwunden. Die Rollbahn kommt näher und näher. Noch 30 Meter, 20, 10, 5. Mit beiden Händen drückt er die Maschine nach unten. Noch einen Meter. 120 Stundenkilometer zeigt der Tacho. »Warum, verdammt, komme ich nicht auf die Erde?« Schon berührt das Fahrwerk fast die Piste. Plötzlich geht die Nase der ZLIN 37 wieder nach oben, und der Vogel will wieder abheben.

»Bitte geh runter!« fleht Jürgen. Doch die Maschine ist zu schnell und folgt den Gesetzen der Aerodynamik. Sie zieht wieder nach oben. Jürgen greift verzweifelt zum Trimmhebel und will durch Gewichtsverlagerung landen. Dabei verliert das Flugzeug die Balance. Die Maschine berührt mit dem rechten Flügel die Piste. Laut krachend bricht das rechte Fahrwerk weg. Viel zu spät drückt er den Steuerknüppel nach vorn. Kopfüber stürzt die ZLIN 37 auf die Piste. Mit markerschütterndem Geräusch schlägt der Propeller auf den Boden und reißt eine tiefe Spur in die Landebahn. Endlich bleibt die Maschine liegen.

Eine Sekunde der Stille tritt ein. Kurz darauf heulen die Sirenen. Feuerwehrautos und Krankenwagen plazieren sich rund ums Flugzeug. Jürgen klettert schweißgebadet aus der Kabine, öffnet die Luke im Heck und hilft Frau und Kind heraus. Keiner ist verletzt. Jetzt nichts wie weg. Jeden Augenblick kann die Maschine explodieren. Sie taumeln zu einem Krankenwagen, der mit Blaulicht davonfährt.

Erst im Tower des Flugplatzes Lübeck-Blankensee kommen sie wieder zu sich. Der zweijährige Sohn ist fröhlich wie immer. Jürgen und seine Frau liegen sich heulend in den Armen. Der Fluglehrer Fritz Hammersfahr, der sie vom Himmel lotste, klopfte Jürgen auf die Schulter: »Für einen, der noch nie geflogen ist, war das gar nicht so schlecht.«

Ein freundlicher Beamter vom Bundesgrenzschutz bietet der jungen

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-