

6. Auflage Word

rot = neu

S. 157, 4. A:

Der ehemalige FDJ-Sekretär Bruno Kaschke erhielt **bei dem Prozess im Dezember 1961 in Halle** eine Zuchthausstrafe

S. 157 ganz unten:

Auch die Mitglieder der zweiten Gruppe erhielten **bei ihrem Prozess vom 13. bis 16. Dezember 1961 in Halle** sehr hohe Strafen:

S 158, 2. A, eingerückt:

Über die Namen und Strafen der dritten Gruppe ist mir nichts Näheres bekannt. **Völlig unklar ist mir auch, weshalb die Prozesse gegen die in Berlin Verhafteten alle in Halle stattfanden.**

S. 341 nach dem Einschub oben ein 2. Einschub:

Und erfreulich ist, dass ich bis zum Frühjahr 1963 mit meiner Doppelgänger-Tour nach dem 7. August 1962, dem Platzen des Kiefholzstraßen-Tunnels, wenigstens einige der Flüchtlinge, die der Verhaftungswelle entkommen waren, in den Westen holen konnte.

S. 367 oben:

Ein Vernehmungsprotokoll dieser Bürgerin und das Schreiben der Stasi Berlin an die Stasi Potsdam (oder eine entsprechende Telefonnotiz) gibt es nicht bzw. wurden nie gefunden. Möglicherweise hat es diese Schriftstücke auch nie gegeben, und das aufgefundene Schreiben ist ein Fake der Stasi Potsdam, um irgendetwas zu verschleiern oder irgendjemanden zu decken. Michael Jacobi, der tatsächlich von dem Tunnel wusste, ist sich jedenfalls absolut sicher, dass er nie mit Fremden oder gar mit einer anderen Dame über den Tunnel gesprochen hat.

Noch am 13. August 1961 hatten sich, durch Stacheldrahtrollen getrennt, Irmgard Tetsch, Familie Schaller, Irmgard Berger und Marianne Stellmach auf der Ostseite und Michael Jacobi und sein Freund Klaus Berger, der Sohn von Bergers, im Westen auf wenige Meter gegenübergestanden und zugewinkt. Sie kannten sich alle von Kindesbeinen an und wollten ihre private Wiedervereinigung – natürlich im Westen, in Zehlendorf – irgendwann realisieren.

Eventuell parallel dazu gibt es ein Schreiben eines „linientreuen Berliners“, der sich auch als „Westberliner Ehrenbürger“ bezeichnet, vom 10. November 1962 „an den Diensthabenden des Polizeireviers Klein-Machnow“, in dem der Tunnel recht genau beschrieben wird, aber sonst so diffus ist, dass man eher an den Versuch eines Fakes eines Stasi-Anfängers denken muss.

Wohl um die Sache weiter zu verschleiern,

S. 371 oben nach dem 1. Abschnitt:

Allerdings irritiert hier wieder ein Bericht der Stasi von 1971 nach einer Beobachtung einer „Quelle Glass“, dass Bodo Posorski sich im November 1970 die Haare blond färben ließ und Anfang Dezember 1970 in West-Berlin verhaftet worden sei; der Grund sei allerdings nicht bekannt. Er habe aber gelegentlich mit Fluchthelfern, mit Auto-Umbauern, zusammengesessen. In dieser Zeit betrieb Posorski wohl einen Autoladen für Lacke und Farben. Wie das mit seiner Tätigkeit als Spitzel und seiner Wäscherei zusammenpasst, kann ich mir nicht erklären.

S. 489 unten:

Allerdings bremste uns doch die aufwendige Logistik bei dieser Tour. Auch um die Sicherheit der Flüchtlinge und der Fahrer machten wir uns zunehmend Sorgen, nachdem der Wagen jetzt schon so lange im Einsatz war.

Außerdem stand wieder das Anbringen einer neuen Schnauze und ein Umlackieren an. Auch hatte Hasso nicht mehr so viele Flüchtlinge, weshalb unsere 1 zu 1-Parität gefährdet war. Deshalb legten wir den Cadillac Ende Juni 1966 praktisch still. Er stand fortan in unserer Garage in München und wurde, wie schon vorher, durch Jörg Zeitler gewartet.

Hasso verkaufte dann seinen

Anteil am Cadillac – er lief zu der Zeit als Buick – Mitte Januar 1967 an Wolfgang Fuchs.

Wolfgang hatte schon im November 1966 mit mir Kontakt aufgenommen, nachdem ihm zu Ohren gekommen war, dass wir ein so erfolgreiches Fluchtfahrzeug betreiben würden. Als »Anschubhilfe«, weil er ein ähnliches Auto umbauen wollte, war ich gleich danach mit ihm nach Düsseldorf geflogen und hatte ihn zu den Verkaufsstellen für derartige Ami-Schlitten geführt.

Allerdings kamen wir menschlich nie zusammen: Er konnte zwar gut planen und organisieren, was viele seiner Mitarbeiter nicht beherrschten, wie ich schon damals feststellte (für mich überraschend, weil ich das Vorplanen und Organisieren so schwer nicht fand). Er war auch verschwiegen.

Aber in meinen Augen war er ein Hasardeur, der auch Dinge machte, Flüchtlinge direkt über die Mauer und den Stacheldraht holte, die ich für viel zu gefährlich hielt. Mit ihm wollte ich nicht zusammenarbeiten.⁹

Deshalb verkaufte ich am 31. Januar 1967 auch meine Hälfte des Wagens an ihn. Für mich bedeutete der Verkauf aber keinen Verlust, weil ich inzwischen eine andere Tour hatte, mit der ich sehr viel effektiver und genauso sicher Flüchtlinge über die Grenze bringen konnte, die Franzosen-Tour.

Interessant ist, dass Günter Irrgang inzwischen „auf den Geschmack gekommen“ war, ab September 1966 immer wieder bei Hasso oder auch bei Wolfgang Fuchs mitarbeitete und sich 1972, zusammen mit Rainer Haack, ganz selbständig machte, als Hasso mit seiner Fluchthilfe aufhörte.

Hasso half Wolfgang Fuchs noch eine Weile, den Cadillac „richtig in Fahrt“ zu bringen, beendete sein Engagement allerdings schon im Frühjahr 1967, weil er mit den hohen Preisen von Fuchs nicht einverstanden war.

S. 497, die beiden unteren Abschnitte und S. 500 der obere Abschnitt:

Wolfgang Fuchs baute dann noch drei Cadillacs mit einem Versteck im Armaturenbrett um, die teilweise gleichzeitig »liefen«, den ersten davon, ein »Coupe DeVille« 1957, identisch mit »meinem« Fluchtauto, in Berlin.

Er wurde dann aus Sicherheitsgründen mit einer amerikanischen Militärmaschine in die Bundesrepublik ausgeflogen. Am 16.2.1968 ging er an der ungarischen Grenze, bei Hegyeshalom, mit Horst Graffunder am Steuer hoch.

Den zweiten baute Horst Holzheuer in Nürnberg, seinem Wohnort, zum Fluchtfahrzeug um. Der Öffnungsmechanismus des Verstecks funktionierte hier etwas anders. Er ging schon nach einer relativ kurzen „Laufzeit“ im August 1968 mit Mario Rocchino aus Göppingen und Henriette Blueye als Fahrer ebenfalls an der ungarisch-österreichischen Grenze, in Hegyeshalom, hoch.

Der dritte umgebaute Cadillac war ein 1958er-Modell. Der Öffnungsmechanismus

des Verstecks funktionierte hier völlig anders: Man musste die Zündung anstellen, die Fußbremse drücken und mit einer Nagelfeile, die wie zufällig im Board unter dem Zigarettenanzünder lag, gegen das mit schwarzem Stoff bespannte Radio drücken. **Ein Fahrer dieses** Wagens war Harald Fischer aus Dortmund. Er wurde, im Gegensatz zu seinem Nachfolger, nicht während einer Fluchthilfeaktion verhaftet und ist deshalb der einzige „späte“ Fahrer eines umgebauten Cadillac, mit dem ich noch sprechen konnte.

Allerdings erhielten die Verhafteten im »Normalfall« nur Strafen zwischen 12 und 13 Monaten, oder sie wurden schon nach relativ kurzer Zeit von der Bundesrepublik freigekauft. Dieser Wagen wurde am 17.8.1970 mit Axel Kriegisch aus Osnabrück als Fahrer und Rüdiger Hunke aus Bielefeld als Zubringer sowie mit 2 Flüchtlingen, dem Geschwisterpaar Peter (aus Köthen) und Birgit (aus Halle) Roggensack, in Znaim-Hate/Kleinhaugsdorf, demselben Grenzübergang, der auch »meinem« Cadillac zum Verhängnis wurde, »enttarnt«, wie es in den Akten heißt.

Die letzte mir bekannte Flucht mit diesem Cadillac glückte angeblich am 3. Juli 1971 über Ungarn nach Österreich (Brigitte Schröder) (offensichtlich kam er bei dieser Information zu einem Fehler beim Datum).

S. 502 ff:

Wiprecht fuhr dann auch das Fluchtfahrzeug. Er war 1956 aus der DDR geflüchtet und wollte schon deshalb jetzt seinen ehemaligen Landsleuten bei der Flucht helfen. Das klappte auch mit zwei Frauen über die ČSSR sehr gut: Er sprach sie im Abstand von einigen Tagen selbst am jeweils vereinbarten Treffpunkt in Prag an, fand sofort einen » Draht« zu ihnen und brachte sie Anfang März 1965 sicher nach Wien. Ganz anders dann am 18. März 1965: Er wollte **aus Budapest Melanie Boek und ihren Freund** abholen, traf aber am Treffpunkt, auf der Kettenbrücke, nur eine ganz junge, sehr schlanke Frau, **eben Melanie Boek**, an, **allein**. Und sie rannte sofort weg, als er sie angesprochen hatte: extrem nervös, fast kopflos, so gar nicht wie ein Mensch, der unter der Diktatur gelitten hatte und schnellmöglich fliehen wollte. Wiprecht überlegte sich, ob er – ohne Flüchtling – nicht gleich wieder ausreisen sollte; für solche Menschen wollte er schließlich seine Freiheit nicht aufs Spiel setzen. Aber sein Pflichtgefühl überwog: Ich hatte ihm einen Auftrag gegeben, und den wollte er jetzt auch erfüllen. Deshalb sprach er sie, als sie wie vereinbart zur vollen Stunde wieder erschien, ein zweites Mal an, und jetzt blieb sie da und ließ sich sagen, wo er sie etwas später zur Flucht abholen wolle und vor allem, wo **in Budapest** ihr Partner sich verstecken könne, bis er auch ihn holen würde (dafür hatten wir zu der Zeit eine Adresse etwas außerhalb von Budapest).

Als Wiprecht in der Dämmerung mit **Frau Boek** Richtung Grenze, nach Sopron, fuhr, bemerkte er hinter sich einen großen schwarzen Wolga (solche Autos fuhren die »Offiziellen« im Ostblock häufig) und etwas später noch einen zweiten Wagen. Sie blieben aber immer »auf Distanz«, und einige Kilometer vor der Grenze waren sie ganz verschwunden. Jetzt konnte Wiprecht in einen baumbegrenzten Feldweg abbiegen und **Frau Boek** in ihr Versteck klettern lassen. Aber auch das war höchst merkwürdig: Die beiden Frauen, die er in Prag abgeholt hatte, waren da blitzschnell drin; innerhalb von einer Minute war nichts mehr von ihnen zu sehen. Diese Frau aber stellte sich an »wie die Henne zum Singen«: Sie begriff überhaupt nicht, was sie tun sollte, Wiprecht musste noch ihre Beine »hinterherstopfen« und sie dann ausdrücklich zum Stillliegen auffordern, bevor er das Versteck schließen konnte. Das alles dauerte mindestens fünf unendlich lange Minuten. Wiprecht sicherte dabei immer wieder nach allen Richtungen ab, konnte aber nichts »Verdächtiges« feststellen. Als er jedoch in die Grenzstation einfuhr, wurde er sofort auf einen Sonderparkplatz dirigiert, ein Grenzer kam auf den Goggo zu und steuerte zielgerichtet den vorderen Fußraum an.

Nicht die vielen Stempel im Pass von Wiprecht führten ins Unglück,

wie er lange glaubte. Die Grenzer waren schon vor seinem Eintreffen darüber informiert, dass das ankommende Goggomobil ein Versteck im vorderen Fußraum haben müsse, in dem eine Frau verborgen sei.

Wiprecht wurde zu 1 1/2 Jahren Gefängnis verurteilt, die er voll absitzen musste (ganz anders als die Fluchthelfer, die später, 1967, in der ČSSR mit dem Cadillac verhaftet wurden).

Am 19. September 1966 trafen wir uns dann in **Wien wieder**. Er war mit dem Zug gekommen; das Goggomobil hatte Ungarn beschlagnahmt. In der Haft hatte sich großer Zorn in ihm aufgestaut, weil er für irgendeinen Fehler in meiner Organisation büßen musste. Ich kannte die Zusammenhänge damals aber noch nicht und wies alles von mir. So schieden wir im Groll. Erst sehr viel später, am 23. März 2013, trafen wir uns in Stuttgart wieder, ich mit einem massiv schlechten Gewissen, weil ich mich so lange nicht gemeldet hatte. Aber Wiprecht, der inzwischen ein sehr erfolgreicher Maler geworden war, sah das alles sehr nüchtern: Er hatte damals einfach Pech gehabt, ich Glück (dass ich das Mädchen nicht mit dem Cadillac holen wollte, denn dann wäre der schon damals hochgegangen).

...

S. 505 Mitte:

In Wirklichkeit hatte sich hier eine Spitzel-Geschichte abgespielt: Die »verhaftete« Flüchtlingsfrau, **Melanie Boek**, war erpresst worden, den Lockvogel zu spielen. Deshalb rannte sie bei der ersten Kontaktaufnahme weg, weil sie wusste, was dem Fluchthelfer drohte. **Ihr Freund, der sich dann bei der von uns genannten Adresse versteckt hielt**, war ein Spitzel. Als er keine Möglichkeit mehr sah, die anderen Fluchthelfer verhaften zu lassen, verließ er sein Versteck und sagte seinen Gastgebern, dass er zur jugoslawischen Grenze fahre. In Wirklichkeit reiste er zurück in die DDR, zusammen mit seiner angeblich verhafteten Freundin. Die »Gastgeber« ...

S. 507 zwischen den beiden Blöcken eingefügt, ein eingerückter Text:

Melanie Boek, geb. 23.10.1938 in Berlin, damals wohnhaft in der Habersaathstr. 50, 2. Stock, in Berlin, hatte schon 1963 im amerikanischen Konsulat in Prag vorgesprochen in der Erwartung, die Amerikaner könnten ihr ein Ausreisevisum ausstellen. Dabei war sie beobachtet worden, was dazu führte, dass die Stasi sie nach ihrer Rückkehr vor die Wahl stellte, entweder ins Zuchthaus zu gehen oder für sie zu arbeiten. Sie entschied sich dafür, mitzuarbeiten, konkret Fluchtwege in den Westen zu suchen und die dann an die Stasi zu verraten. Weil ihre Bemühungen erfolglos geblieben waren und sie seit 1964 auch nicht mehr kontaktiert worden war, war sie sich im Februar 1965 eigentlich sicher, dass die Stasi sie nicht mehr observierte. Deshalb hatte sie den englischen Sergeanten angesprochen, wohl auch in der Erwartung, dass eine Flucht über einen West-Alliierten trotz der besonderen Situation sicher sein müsste. In Ungarn versuchte sie dann offensichtlich, zu retten, was noch zu retten war, leider ohne Erfolg. Zurück in der DDR wurde sie zu 5½ Jahren Zuchthaus verurteilt. Das Westgeld, das sie für ihre Flucht gesammelt hatte, wurde eingezogen. Ende 1966 wurde sie von der Bundesrepublik freigekauft. Das ist das Ende einer Geschichte, die damit begann, dass eine junge Frau nicht mehr in einer Diktatur leben wollte und einen Weg in die Freiheit suchte.

Aus irgendwelchen Gründen taucht diese Geschichte nicht in den Stasi-Akten auf, wird mir in meiner persönlichen Akte auch nicht angelastet, obwohl die Stasi ja durch den Spitzel und **Frau Boek** hinlänglich informiert gewesen sein muss.

S. 590, unter Punkt 19 mit einem Absatz noch eine Notiz:

Die beiden Freunde Joachim Rudolph und Manfred Krebs waren am 28. September 1961 über ein Sumpfgebiet nach Berlin-Lübars geflüchtet. Wie sie vermutet hatten, gab es hier tatsächlich keinen stabilen Stacheldrahtzaun, weil die Betonpfosten im Boden nicht hielten. Über Stunden hatten die Beiden mit ihrem Fernglas die Patrouillen der Grenzer – mit Hunden – beobachtet und waren dann in einem Moment, als keine Hunde unterwegs waren, die 300 Meter in den Westen gerannt. Über den kleinen Bach in der Mitte konnten sie hinüberspringen.

S. 593, 7: ... und bei Wilhelm Dimter ER – C 95. Ende Februar 1965 hatten wir den Wagen schon mal rot spritzen lassen, ohne aber den Autotyp zu verändern.